

إنترناشيونال

إنترناشيونال

International

مجلة مختلفة لقارئ مختلف

مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة
تصدر من بيروت شهرياً
وتوزع في جميع أنحاء العالم

INTERNATIONAL

* المؤتمر البحرى الدولى الثامن MARDCON
* المخالفات التى يعاقب عليها القانون الضريبى
* أفكار شابة تستحق الدراسة والتفكير فى صناعة النقل البحرى

* الفيودار والبطل المصرى
* أمريكا والعراق
* ورشة العمل الوطنية ثلاثية الأطراف

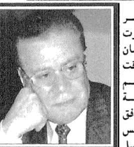
* PARIS M.O.U NEW RULES

INTERNATIONAL AYLOOL/SEPTEMBER 2003- GAMADA II 1424

ولنا كلمة

بقلم
مستشار التحرير

عصر المعلومات والمعرفة



إننا نعيش الآن عصر المعلومات والمعرفة التي ظهرت فيه التكنولوجيات لصالح الأنسان عن طريق إختصار الوقت والمسافات، وربط العالم بشبكة سلكية ولاسلكية تستوعب حجم وسرعة تدفق المعلومات طبقاً للمقاييس العالمية، وتوفر الأتصال والتواصل بين الدول ..

إن البيانات والمعلومات والمعرفة تتدفق من خلال شبكة الإتصالات لتحقق التنمية الإقتصادية والإجتماعية والعلمية والمالية والثقافية والحضارية للشعوب ، ومن أجل الإستفادة من عصر العقل والعلم الذى نعيشه يجب على دولنا إكتشاف وتنمية التكنولوجيا الذاتية التى يملكها شبابها حتى يتذوق المعلومات ويستخدمها ويوظفها التوظيف الصحيح.

لقد أصبح البشر بطاقته المعرفية من أهم مكونات الدولة المادية والمعنوية ، ولذا تنحصر مهمة الدولة الآن فى القيام بتحويل المعلومات والمعارف البشرية إلى خدمات تكون نواة لتشكيل المناخ العام لجميع من يعيش على أرضها خاصة بعدما أصبحت قيمة الدولة من قيمة شبابها..

إن الدول سواء المتقدمة أو النامية تتسارع وتبذل أقصى الجهد من أجل النهوض بشبابها عن طريق مناخ الديموقراطية الإجتماعية والبيئة الصالحة التى يعيشها، ونوعية التعليم لتوفر له السلام وحرية التعبير، وليصبح شاباً معرفياً يمكنه الإتصال بالمجتمعات المعرفية المتقدمة عن طريق تكنولوچيا الإتصالات والمعلومات للوقوف على أحدث ما وصلت إليه هذه المجتمعات فى مجال المعرفة ، والإستفادة منها فى بناء مستقبل ورقى بلده ..

إن الإتصالات والعلاقات المعنوية للدولة تؤدى إلى تفاعل وتكامل كياناتها، وعن طريق تنمية هذه الكيانات وآليات التوظيف والخوض فى تكنولوچيا المعلومات تتحقق للدولة الأهداف التى تخطط لها وتصبح عضوة فى المجتمع المعرفى الذى أصبح اليوم أقصر الطرق للتنمية الشاملة .

إن الأمم تتصارع بشراسة لإمتلاك مفاتيح تطور العلم والتكنولوجيا التى أصبحت أساس مجتمع المعرفة .. فهل آن الأوان لدولنا العربية لشغل المكان المناسب فى دنيا المعرفة ؟! .. نتمنى ذلك ..

عاصم السيد أحمد



إقرأ فى هذا العدد

تحقيقات

تقارير

وإقرأ لهؤلاء

الاشتراك السنوى
الجمهورية اللبنانية ٢٤٠٠٠ ليرة لبنانية ، جمهورية مصر العربية ٥٠ جنيهاً مصرياً ، باقى الدول العربية و دول العالم ٤٠ دولار أمريكى
ثمن بيع النسخة الواحدة
لبنان ٢٠٠٠ ليرة لبنانية - مصر ٣جنيهات مصرية -باقى الدول العربية ٣ دولار أمريكى - للسفن التجارية ٢ دولار أمريكى



إنترناشيونال

مجلة دورية دولية متخصصة فى النقل البحرى وعلاقته بمنظومات النقل والتجارة والتأمين والسياحة
تصدر بترخيص من وزارة الاعلام اللبنانية بالقرار رقم ٢٠٤ لسنة ١٩٩٨

مستشار التحرير
ربان عاصم السيد أحمد
رئيس التحرير و المدير المسؤل
ربان حسان محي الدين شعبان
مشرف التحرير
عبد السلام السيد أحمد
المكاتب والمراسلون

لبنان
المركز الرئيسى ص.ب. ١٤/٦٤٦١ بيروت
هاتف /فاكس ٣٠٢٨٣٦-١-٩٦١+
محمول ٩٥٤٥٥٦-٣-٩٦١+

مصر
اسكندرية
ت/ ف ٤٢٧٥١١٧(٠٣)(٢+)
E-Mail : assem355@hotmail.com
سى جول تليفون : ٥٧٤٥٨٥٠ (٠٣) (٢+)
فاكس ٥٧٦٠٥٣٣ (٠٣) (٢+)

السويس
* المراسل : ربان / أحمد بدوى
محمول : (٠١٢٣١٨٤٣٢٠)(٢+)
* المراسل : عبد الرحيم مصطفى
محمول : (٠١٢٤٦١٤٩٢٤)(٢+)

الإسماعيلية
* المراسل: محمد حسين صالح
تليفون :٣٤٦٠٨١ (٠٦٤)(٢+)
E-mail: Fagr1@ hotmail. com.

سوريا
* المراسل : ربان ابراهيم سليم دير عطانى
تليفون وفاكس:٧١١٩٩٩-٤٣-(٩٦٣)+

السعودية - جدة
تليفون : ٦٣٦٩٩٨٥ -٢- ٩٦٦ +
فاكس : ٦٣٦٩٤٥٩ -٢- ٩٦٦ +

الامارات العربية المتحدة - دبى
* المراسل : شريف صلاح مختار
ص ب ٢٦٨٨٢ دبى - محمول ٦٥١٦٥٢٠(٩٧١)+

الولايات المتحدة الأمريكية
نيويورك
* المراسل : محمد محمود المغازى
(١)-٧١٨-٣٨١٩١٨٣+

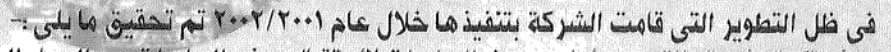
الوكالة المتحدة للشحن والسياحة
بناية الخضرى - كورنيش المزرعة
بيروت - لبنان
تليفون : ٢١٥٥٧٨ (٠٣) ٩٦١ +
تليفاكس : ٣١١٦٧٩ (٠١) ٩٦١ +
٣١١٦٨٩ (٠١) ٩٦١ +

توزع فى جميع انحاء العالم



شركة بور سعيد لتداول الحاويات و البضائع

PORT SAID CONTAINERS & CARGO HANDLING CO.



فى ظل التطوير التى قامت الشركة بتنفيذها خلال عام ٢٠٠١/٢٠٠٢ تم تحقيق ما يلى :-

- ★ أستكمال أعمال التعميق أمام رصيف الحاويات لأستقبال سفن الحاويات من الجيل الخامس
- ★ حجم تداول قدرة ٥٥٤٠٠٠ حاوية مكافئة عام ٢٠٠٠/٢٠٠١ و ٥٦٩٠٠٠ حاوية مكافئة عام ٢٠٠١/٢٠٠٢
- ★ إضافة مساحة تخزينية قوامها ١١٠٠٠٠ م٢ لتصبح المساحة التخزينية الإجمالية للمحطة ٤٣٥٠٠٠ م٢
- ★ معدل تداول ٢٥ حاوية / ساعة .

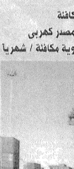
السيد اللواءبحرى/ جلال ياسين
رئيس مجلس الإدارة

حقائق على الطبيعة :-

- ساحة الحاويات ٤٣٥.٠٠٠ م٢
- الطاقة السنوية للمحطة ٧٠٠.٠٠٠ حاوية مكافئة
- المخزن مشترك LCL ٢.٦٠٠٠
- بطاقة تخزينية ٢٥٠ حاوية مكافئة
- حاويات الثلاجة ٣٦٠ وحدة - مصدر كهربى
- طاقة ورشة صيانة الحاويات ٦٠٠ حاوية مكافئة / شهريا
- النقل بالقطار محطة واحدة

المعدات :-

- ٣ ونش رصيف عملاق حمولة ٤١ طن .
- ٣ ونش رصيف عملاق (POST PANAMAX) حمولة ٤٠ طن
- طول ذراع الونش ٤٤.٥ م قادرة على تداول ١٦ صف (ROW)
- ٢ ونش رصيف متحرك (Mobile Crane) ٨٠ . ١٠٠ طن .
- ٦ ونش ساحة عملاق R.T.G .
- ٢٧ ونش ساحة R.S.
- ٤٧ جرار موانئ بالمقطورة .



نظام الحاسب الآلى :-

- تتبادل المحطة بيانات السفن إلكترونيا بإستخدام نظم EDI حيث يتم تبادل رسالة (BAPLIE FILE) مع العديد من الخطوط الملاحية بنجاح يتم تبادل رسائل MOVINS,CODECO,COARRI لاول مرة بموانئ جمهورية مصر العربية
- إستخدام اجهزة كمبيوتر محمول لاسلكيا RDT للسيطرة على عمليات التشغيل .

الميناء الجاف :-

- فى ١٤ نوفمبر عام ١٩٩٦ تم إنشاء الميناء الجاف على مساحة ٥٠.٠٠٠م٢ بمدينة العاشر من رمضان على بعد ٥٠ كم من القاهرة وتعتبر من أكبر المدن الصناعية بجمهورية مصر العربية .
- الميناء مجهز بأحدث المعدات لخدمة المصدرين المصريين ومستخدمى الميناء من جميع أنحاء العالم .
- طاقة المحطة ٦٠٠ حاوية مكافئة بضائع عامة / سيارات .
- مساحة المخزن المشترك ٢٠٠٠ م٢ .

نشاط تداول البضائع:

- ★ يتم بالشركة تداول جميع أنواع البضائع العامة والحبوب الصب بكفاءة عالية وقوى بشرية على مستوى عالى من الخبرة
- ★ الطاقة التخزينية للبضائع الصب ٥٥.٠٠٠ طن ★ معدل التداول ٨٠٠٠ طن يومياً
- ★ تمتلك الشركة منشأين عائمين بمعدل تفريغ ٢٦٠ طن / الساعة للمنشأ الواحد
- ★ جارى إنشاء صومعة للغلال بسعة تخزينية قوامها ٣٠.٠٠٠ طن لتصبح السعة التخزينية الإجمالية للصوامع غلال الشركة ٨٠.٠٠٠ طن

خطة التطوير لعام ٢٠٠٢/٢٠٠٣

- توريد ونش الرصيف العملاق السابع (SUPER POST PANAMX) فى أكتوبر ٢٠٠٣
- توريد عدد ٢ ونش ساحة عملاق (TRANS TAINER) فى ديسمبر ٢٠٠٣
- توريد عدد ٦ ونش ساحة (Reach Stacker) فى ديسمبر ٢٠٠٣ .
- توريد عدد ٨ جرار موانئ بالمقطورة فى أغسطس ٢٠٠٣ .



Tel: 002 066 237151/ 002 066 2358s62
Fax: 002 066 339347/ 002 066 220419

P.O.BOX: 1239 PORT SAID , EGYPT

Web site: www.pscchc.com
E-mail:info@pscchc.com







المؤتمر البحرى الدولى الثامن

ماردكون 8

التسويق كأداة فعالة فى تنمية صناعة النقل البحرى

تحت رعاية

معالى وزير النقل المهندس/ حمدى الشايب

ينظمه مركز البحوث والإستشارات لقطاع النقل البحرى

بالإشتراك مع الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى

وهيئة ميناء هامبورج

خلال الفترة من ١٢ - ١٤ أكتوبر ٢٠٠٣

أدت العولمة فى صناعة النقل البحرى إلى إشتداد المنافسة بين قطاعاته المختلفة وسعيها إلى التطوير حتى تكتسب القدرة على المنافسة.
ومن ثم فقد تطور نشاط التسويق وإزدادت أهميته حتى أصبح عماد النجاح لكل مؤسسة تسعى إلى تعظيم عائداتها. كما إنتهجت سياسة التسويق آليات جديدة وأصبح قطاع التسويق من أهم القطاعات الإدارية فى الشركات والمؤسسات على مختلف أنواعها.
وتهدف السياسات التسويقية إلى تحقيق الخدمة الأمثل للعميل وإجتذاب أكبر شريحة من العملاء.
ويمثل تطبيق المفاهيم التسويقية الحديثة أهمية خاصة لمصر والدول النامية التى تبنت سياسات الإصلاح الإقتصادى والعمل فى ظل آليات السوق العالمى التى تقوم على المنافسة والجودة وخدمة العميل.
ويرتبط نجاح إستراتيجية التسويق بقدرة المؤسسة على تنمية وتطوير نشاطها وتبنى المستجدات فى النقل البحرى الحديث كى يحقق ميزة السبق فى المنافسة وتحقيق مطالب العميل ومن ثم نجاح مخطط التسويق وتعظيم العائد.
ويبحث المؤتمر البحرى الدولى (ماردكون) فى إلقاء الضوء على أهمية التسويق لصناعة النقل البحرى وتفعيل كيانه من خلال الهياكل التنظيمية للمؤسسات والشركات وكذلك التعريف بالمبادئ والمفاهيم التسويقية المتطورة فى ظل المنافسة وإتساع نطاق العولمة. كما يبحث العلاقة بين نجاح مخططات التسويق ومدى قدرة المؤسسة عى التطوير والتحديث سواء كان ذلك بالنسبة للشركات الملاحية والموانئ أو المحطات المتخصصة أو شركات الخدمات.
ومن ناحية أخرى يعرض المؤتمر التطورات الحديثة فى مختلف مجالات النقل البحرى.

مكان وتاريخ إنعقاد المؤتمر

يعقد المؤتمر بقاعة المؤتمرات بفندق هيلتون جرين بلازا - الإسكندرية خلال الفترة من ١٢ - ١٤ أكتوبر ٢٠٠٣

يتضمن موضوع المؤتمر "التسويق كأداة فعالة فى تنمية صناعة النقل البحرى" مجالاً مفتوحاً للعديد من الموضوعات البحثية مثل:

- إستراتيجية تسويق المشروعات فى النقل البحرى
- أهمية قطاع التسويق فى الهياكل التنظيمية الحديثة.
- تفعيل تكنولوجيا المعلومات (IT) فى التسويق.
- البحث والتطوير وأثره على نجاح سياسة التسويق.
- التطورات الحديثة فى النقل البحرى ومتطلبات التسويق.
- إعداد الكوادر المتخصصة فى التسويق الحديث.
- التمويل فى النقل البحرى كأحد متطلبات التسويق.
- مراكز المعلومات وأهميتها لنجاح التسويق.
- نظم التسويق الحديث للتجارة الإلكترونية.
- التسويق كأداة فعالة فى تنمية صناعة النقل البحرى.

كما يصاحب المؤتمر معرضاً للمنتجات والمعدات والأجهزة البحرية وأجهزة الحاسب والإتصالات.
ويعتبر المعرض مجالاً متميزاً للشركات والمصانع المنتجة ووكلائها وممثليها للدعاية والتسويق.

رسم الإشتراك بالمعرض: ١٥٠٠ جنيه مصرى للوحدة مساحة ٤ متر مربع طوال أيام المؤتمر شاملة التيار الكهربى (٢٢٠فولت) ووجبة الغذاء لممثل الشركة العارضة. (للمشترك بأكثر من وحدة الحق فى تخفيض ١٠٪ من رسم الإشتراك بالمعرض.

رسوم الإشتراك والتسجيل:

للمصريين	٤٥٠ جنية مصرى للمشترك الواحد	١٦٠٠ جنيه مصرى لعدد ٤ مشتركين من هيئة واحدة
لغير المصريين	٣٥٠ دولار أمريكى للمشترك الواحد	٣٠٠دولار أمريكى لأكثر من مشترك واحد من ذات المؤسسة

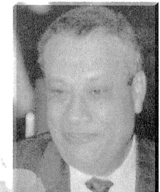
يتضمن رسم الإشتراك

التسجيل بالمؤتمر والحصول على الأوراق البحثية ونشرات المؤتمر والمعرض وتناول المرطبات والغذاء أيام المؤتمر الثلاث وحضور حفل التعارف.

ترحب إدارة المؤتمر بمشاركتكم فى تقديم الأوراق البحثية ويرسل عنوان البحث والملخص منسوخاً بحجم ٢٥٠/٣٠٠ كلمة إلى الأمانة العامة للمؤتمر على العنوان المذكور فى موعد غايته ١٥ يوليو ٢٠٠٣ للعرض على اللجنة الفنية.

المراسلات: مركز البحوث والإستشارات لقطاع النقل البحرى
ص.ب ١٠٢٩ ميامى - الإسكندرية ٢١٤١١
ت: ٥٥٧٣٣٢٧ - ٥٥٧٦٨٢٦ (٢٠٣)
فاكس: ٥٤٠٨٣٧٤ (٢٠٣)
بريد إلكترونى: dean@mrcc.aast.edu







أعضاء مجلس إدارة
النادى الدولى للبحارة

جميع العاملين

يهنئون

الربان / عاطف حسن مرونى

رئيس مجلس إدارة الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى
ورئيس مجلس إدارة النادى الدولى للبحارة

على الثقة الغالية التى أولاها سيادته

معالى الدكتور عاطف عبيد

رئيس مجلس الوزراء المصرى

بتجديد فترة رئاسته للشركة القابضة

وذلك لما تحقق من إنجازات كبيرة طوال فترة رئاسته

ويتمنون لسيادته دوام التوفيق والنجاح

وللشركات التابعة الأزدهار



فى ظل القيادة الرشيدة لفخامة

الرئيس محمد حسنى مبارك

رئيس جمهورية مصر العربية

أجندة إنترناشيونال

* يعقد برلمان الشباب - بعد ما تم اجراء الإنتخابات فى ٢٥ محافظة برلمانية - أول سبتمبر الجارى بالقاهرة برئاسة الدكتور أحمد فتحى سرور رئيس مجلس الشعب، وذلك لمناقشة جميع المشاكل المتعلقة بالشباب ورفع التوصيات إلى الجهات المسئولة .
* تقرر عقد المؤتمر الدولى بالقاهرة يوم ٢ سبتمبر الجارى برئاسة المستشار فاروق سيف النصر وزير العدل ومشاركة ٢٤ وزير عدل من المنظمة الدولية للفرانكفونية ومركز الأمم المتحدة لمنع الجريمة ومعاملة المجرمين بڤيينا، وذلك لمناقشة أوضاع المعاهدات التى تمت فى إطار الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة والإرهاب .
* يبدأ مهرجان الإسكندرية السينمائى الدولى التاسع عشر يوم ٣ سبتمبر الجارى برئاسة الدكتور محمد كامل القليوبى
* تقام الدورة الخمسين لمعرض دمشق الدولى فى الفترة من ٣ إلى ١٢ سبتمبر الجارى بأرض المعارض السورية
* تعقد وزارة الشباب المصرية بالإسكندرية فى الفترة من ٧ إلى ٩ سبتمبر الجارى مؤتمراً قومياً يدور حول تفعيل دور المرأة فى الحياة السياسية والإجتماعية.
* تعقد الجمعية الدولية لجراحة العظام والإصابات "SICOT" ومقرها بروكسل مؤتمرها الدولى بالقاهرة فى المدة من ١٠ إلى ١٣ سبتمبر الجارى تحت رعاية الدكتور عاطف عبيد رئيس مجلس الوزراء .
* يعقد مؤتمر منظمة التجارة العالمية بالتعاون مع جامعة الدول العربية ومنظمة الأمم المتحدة للتجارة والتنمية "أونكتاد" فى كانوكون بالمكسيك خلال الفترة من ١٠ إلى ١٤سبتمبر الجارى، وقد تم تحديد موقف عربى موحد للمفاوضات فى المؤتمر .
* يقام المعرض الصناعى الزراعى "اكسبو ٢٠٠٣" فى أرمينيا خلال الفترة من ١٦ إلى ٢٢ سبتمبر الجارى
* يقام المعرض والمؤتمر الدولى " البنوك والتأمين والخدمات العقارية" خلال الفترة من ٢٠ إلى ٢٢ سبتمبر الجارى بفندق شيراتون القاهرة حيث يشارك فيه الوزراء وأساتذة الجامعة وخبراء الإقتصاد لمناقشة عدداً من الدراسات والأبحاث لتنمية الإقتصاد القومى .
* تجتمع منظمة الدول المصدرة للبترول "أوبك" يوم ٢٤ سبتمبر المقبل للنظر فى خفض الإنتاج بعد التأكد من وفرة المعروض من البترول الخام فى الربع الأخير من العام الجارى .
* ينطلق رالى الفراعنة الدولى للسيارات والدراجات البخارية من سطح أهرامات الجيزة يوم ٢٨ سبتمبر الجارى ليصل إلى أقصى الحدود الجنوبية لمصر حتى السودان مرورا بمدينة أسوان والعودة شمالاً عبر الصحراء الغربية .
* يعقد المؤتمر السنوى للحزب الوطنى الديموقراطى المصرى يومى ٢٧و ٢٨ سبتمبر الجارى حيث يتم متابعة ما تم تنفيذه من خطة العام المنتهى وخطة العمل للعام القادم التى تتضمن عدداً من القضايا الجماهيرية الإقتصادية والإجتماعية .
* يعقد فى الفترة من ٢٨ إلى ٣٠ سبتمبر الجارى بمدينة ديترويت بولاية ميتشجان الأمريكية المنتدى الإقتصادى العربى الأمريكى الأول تحت شعار " عالم واحد .. ثقافات .. وإمكانات وفرص غير محدودة" ويهدف المؤتمر تدعيم وتطوير العلاقات العربية الأمريكية فى كافة المجالات .
* تقرر عقد دورة الإتحاد البرلمانى الدولى بجنيف أواخر سبتمبر الجارى حيث سيتم طرح مسألة إعادة هيكلة الأقاليم الجيوسياسية التى يتكون منها الإتحاد ، ومدى المصلحة فى إبقاء مجموعة الدول العربية كمجموعة جيوسياسية مستقلة داخل الإتحاد أو توزيعها على المجموعات القارية الأفريقية والآسيوية وغيرهما .

حركة الموانى المصرية خلال شهر يونيو ٢٠٠٣

بيان الواردات

الكمية بالألف طن

البيان	الإسكندرية	الدخيلة	بورسعيد	العريش	دمياط	السويس والأدبية	سفاجا	نويبع	الإجمالى
بضاعة عامة	٢٩٧.٦٠	١٦٧.٢٠	٤٨.٧١	.١٤	١٠٠.٧٨	٧٣.٩٧	١ ٣٣	٣.٥٦	٦٩٣.٣٠
صب جاف	١٤.٤٠	٤٠٥.٦٠	٦٣.٨٥	٠ ٠٠	٢٦٣.٩١	٦٠.٠٠	٠.٠٠	٠.٠٠	٨٠٧.٧٧
أتربة وخامات	٦٩.٤٠	٤١٦.٩٠	١ ٢٩	٠ ٠٠	٨٨.٦١	١٦.٢٤	٤١.٣٢	٠.٠٠	٦٣٣.٧٨
ذات طبيعة خاصة	١٥٠.٩٠	٠.٠٠	٠.٠٠	٠.٠٠	٥٦.٤٨	١١.٠٦	٠.٠٠	٠.١٧	٢١٨.٦١
أسمدة وأملاح	٢٤.٤٠	٧٩.٣٠	٠.٠٠	٠.٠٠	٠.٠٠	١.٨٠	٠.٠٠	٠.٠٨	١٠٥.٥٨
صب سائل	١٣٧.٥٠	١١.٨٠	٠.٠٠	٠.٠٠	١٢.٢٢	٨٠.٩٦	٠.٠٠	٠.٠٠	٢٤٢.٤٨
إجمالى	٦٩٤.٢٠	١٠٨٠.٨٠	١١٣.٨٦	٠.١٤	٥٢٢.٠١	٢٤٤.٠٤	٤٢.٦٦	٣.٨٢	٢٧٠١.٥١
ترانزيت	١٠.١٠	٠.٠٠	٢١٣.٠٥	٠.٠٠	٢٥١.٣١	٠.٠٠	٠.٠٠	٠.٠٠	٤٧٤.٤٦
الإجمالى العام	٧٠٤.٣٠	١٠٨٠.٨٠	٣٢٦.٩٠	٠.١٤	٧٧٣.٣٢	٢٤٤.٠٤	٤٢.٦٦	٣.٨٢	٣١٧٥.٩٧

بيان الصادرات

الكمية بالألف طن

البيان	الإسكندرية	الدخيلة	بورسعيد	العريش	دمياط	السويس والأدبية	سفاجا	نويبع	الإجمالى
بضاعة عامة	١٢٣.٠٠	١١٦.٨٠	٥٥.١٤	٠.٠٠	٥٦.٧٥	٨٥.٧٧	٠.٢٧	٨.٠١	٤٤٥.٧٣
حاصلات زراعية	٣٢.٢٠	٠.٠٠	٣.٠٤	٠.٠٠	٢٧.٣٣	١١.٨١	٠.٠٠	٩.٥٩	٨٣.٩٧
صب جاف	٠.٠٠	٠.٠٠	٠.٠٠	٠.٠٠	١.٩٠	٠.٠٠	٠.٠٠	٠.٠٠	١.٩٠
أتربة وخامات	١١٦.٠٠	٠.٠٠	٠.٠٠	٦٩.٠٦	٧٢٩.٥٥	٤٢.٦١	١٥٩.٣٣	٠.١٤	١١١٦.٦٨
ذات طبيعة خاصة	٠.٠٠	٠.٠٠	٠.٦٣	٠.٠٠	٠.٠٠	٠.٠٤	٠.٠٠	٠.٤٣	١.١٠
أسمدة وأملاح	٠.٠٠	٠.٠٠	٧.٢٠	٢٠.٩١	٣٧.١٦	٠.٠٠	٠.٠٠	٠.٣٣	٦٥.٦٠
صب سائل	٤٣٦.٩٠	١٨٦.٧٠	٠.٠٠	٠.٠٠	٠.٠٠	٠.٠٠	٠.٠٠	٠.٠٠	٦٢٣.٦٠
إجمالى	٧٠٨.١٠	٣٠٣.٥٠	٦٦.٠١	٨٩.٩٧	٨٥٢.٦٩	١٤٠.٢٢	١٥٩.٦٠	١٨.٤٩	٢٣٣٨.٥٧
ترانزيت	٦.٩٠	٠.٠٠	١٩٣.٤٦	٠.٠٠	٢٥٠.٧٤	٠.٠٠	٠.٠٠	٠.٠٠	٤٥١.٠٩
الإجمالى العام	٧١٥.٠٠	٣٠٣.٥٠	٢٥٩.٤٧	٨٩.٩٧	١١٠٣.٤٣	١٤٠.٢٢	١٥٩.٦٠	١٨.٤٩	٢٧٨٩.٦٦

عدد السفن الواردة

البيان	الإسكندرية	الدخيلة	بورسعيد	العريش	دمياط	السويس والأدبية	سفاجا	نويبع	الإجمالى
بضاعة عامة	١٥١	٤٦	١٥٠	١	١٢٩	١٦	٠	٠	٤٩٣
صب جاف	٤	١٢	١	٠	٧	١	٠	٠	٢٥
أتربة وخامات	١٠	٣	١	٠	٤٤	٣	٢	٠	٦٣
ذات طبيعة خاصة	٤٢	٠	١	٠	٢٥	٤	٠	٠	٧٢
أسمدة وأملاح	٩	٣	٢	٠	٢	١	٠	٠	١٧
صب سائل	٣٠	٨	٠	٠	٢	١٣	٠	٠	٥٣
مولاس	٨	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٨
إجمالى	٢٥٤	٧٢	١٥٥	١	٢٠٩	٣٨	٢	٠	٧٣١
ركاب	٧	٠	٢٧	٠	٠	٢٠	٣٧	٩٥	١٨٦
أخرى	١١	٠	٢٧	٠	٠	١١	٠	٠	٤٩
إجمالى عام	٢٧٢	٧٢	٢٠٩	١	٢٠٩	٦٩	٣٩	٩٥	٩٦٦

بيان بحركة الركاب (قادمون ـ مغادرون) المترددة على الموانى

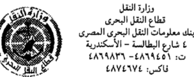
البيان		الإسكندرية	بورسعيد	السويس	سفاجا	نويبع	الغردقة	شرم الشيخ	الإجمالى
عدد الركاب	قادمون	٢٥٧٤	١٥١٠٧	٩٩٩٠	٢٦٨٥٩	٢٧٥١٤	١٨٣٨٨	١٩٤٨	١٠٢٣٨٠
	مغادرون	٣٠٣٠	١٤٧٧٥	٧٦٠٧	٢١١٥٠	١٤١٦٥	١٠٧٢٧	١٨٢٢	٧٣٣٧٦
	الإجمالى	٥٦٠٤	٢٩٨٨٢	١٧٥٩٧	٤٨١٠٩	٤١٦٧٩	٢٩١١٥	٣٧٧٠	١٧٥٧٥٦

بيان بعدد الحاويات المتداولة

حاوية مكافئة ٢٠ قدم

الميناء	برسم البلد			الترانزيت			إجمالى عام
	وارد	صادر	جملة	وارد	صادر	جملة	
الأسكندرية	٢٣٣٢١	١٩٨٠٧	٤٣١٢٨	٨٧٧	٨٧٧	١٧٥٤	٤٤٨٨٢
بورسعيد	٣٤٢١	٦٦٧٤	١٠٠٩٥	٢٤٢٠٣	٢١٢٤٦	٤٥٤٤٩	٥٥٥٤٤
دمياط	٤٩٦	٢٧٢١	٣٢١٧	١١٨٧٥	١٠٤٦٢	٢٢٣٣٧	٢٥٥٥٤
السويس	١٣٨	١٩٤	٣٣٢	٠	٠	٠	٣٣٢
إجمالى عام	٢٧٣٧٦	٢٩٣٩٦	٥٦٧٧٢	٣٦٩٥٥	٣٢٥٨٥	٦٩٥٤٠	١٢٦٣١٢

وزارة النقل
قطاع النقل البحرى
بنك معلومات النقل البحرى المصرى
٤ شارع البطالسة - الأسكندرية
ت: ٤٨٦٩٤٥١- ٤٨٦٩٨٣٦
فاكس: ٤٨٧٤٦٧٤



الفيورار ...
والبطل المصرى

هذه القصة تدور أحداثها بين شخصيتين أحدهما المانى والآخر مصرى...

بقلم
د/أيمن النحراوى

الأول ولد فى قرية براوناو آم إن النمساوية عام ١٨٨٩ وتعلم فى مدارسها، وأكمل دراسته الثانوية فى مدينة لينز، كانت مادة التاريخ هى مادته المفضلة ودائماً كان يذكر بالفضل مدرس التاريخ بالمدرسة "ليوبولد بويتش " بإعتباره كان يشجعه على القراءة المتعمقة الواعية، إنه الزعيم الألمانى أدولف هتلر .

سافر هتلر إلى ڤيينا عام ١٩٠٧ كى يجرب حظه كفنان، فقد كان منذ الصغر يهوى الرسم بالألوان المائية ويحلم بمستقبلة كرسام، وبالرغم من أحواله المالية المتعسرة، إلا أنه كان يقتصد من دخله المتواضع مايكفى ثمن تذكرة الدخول إلى قاعات الموسيقى ودار الأوبرا فى هذه المدينة الجميلة، فقد كانت موسيقى ريتشارد ڤاجنر هى موسيقاه الأثيره، فى حين كان يقضى نهاره فى ممارسة بعض الأعمال والرسم والقراءة التى يعشقها، ولما كان لا يقدر على شراء الكتب كان يلجأ فى كثير من الأحيان إلى إستعارتها من المكتبات العامة.

وقد شهدت تلك السنة تلقية لصدمة عنيفة لم ينمح أثرها فى شخصيته بعد ذلك، حين فشل فى إمتحان القبول لأكاديمية الفنون الجميلة فى ڤيينا، وتمضى سنوات حالكة فى حياته قاسى فيها شظف العيش والبؤس، إلى أن قرر السفر إلى ميونخ فى ألمانيا، دون أصدقاء ولا معارف يستند إليهم ولامنزل يؤوية ولا وظيفة يعيش منها، سافر إلى ميونخ ولايحمل سوى الآمال العظيمة فى جنبات نفسه.

وباندلاع الحرب العالمية الأولى ١٩١٤ طلب هتلر من الملك لوديفيج الثالث ملك باڤاريا، أن يسمح له بالخدمة ضمن وحدات الجيش الباڤارى، ووافق الملك على ذلك، وأثبت هتلر فى الحرب أنه جندى شجاع مثل رفاق سلاحه من ملايين الألمان، وجرح مرتيين وتعرض لفقدان بصر مؤقت نتيجة الغازات السامة، ومنح وسام الصليب الحديدى تقديراً لشجاعته.

وفى عام ١٩١٩ إشترك مع مجموعة من الوطنيين الألمان فى تأسيس حزب العمال الألمانى، وأستطاع بشخصيته الكاريزمية القوية ومهاراته الإدارية أن يسيطر سيطرة مطلقة على هذا الحزب، وغير إسمه إلى حزب العمال الألمان الإشتراكى الوطنى National sozialistische وبلغت أعداد أعضاء ذلك الحزب عام ١٩٢٥ حوالى ١٧٥ ألف عضو، وفى عام ١٩٢٨ إحتل الحزب الصاعد عدد ١٢ مقعد من مقاعد الرايخستاج، وعندما قام هتلر بإصدار كتابه الشهير "كفاحى"، باع ذلك الكتاب ١٠ مليون نسخة على الفور، ومنذ ذلك الوقت أخذ الألمان يلقبونه "الفيورار" Fuhrer أى الزعيم.

وقد أستطاع هتلر عام ١٩٣٣ بعد إتفاقات وتحالف ومناورات سياسية معقدة أن يصبح مستشاراً لألمانيا، وبدأ منذ ذلك التاريخ جهوداً خارقة لأعادة بناء ألمانيا من خلال التنمية الشاملة والمشروعات العامة العملاقة والتركيز الصناعى ودعم الترابط الأسرى، وبدأ بناء طرق الأوتوبان حول المدن الكبرى، وصناعة سيارة الشعب Volks Wagen التى أراد أن تحصل كل أسرة ألمانية على واحدة منها، وقضى نهائياً على البطالة من ٦ ملايين عاطل عام ١٩٣٣ إلى لاشئ عام ١٩٣٦، وإزدهر الأقتصاد وأخذ العمال الألمان يجوبون أنحاء أوروبا بأجازات مدفوعة الأجر، صارت مثار إعجاب الأوربيين والعالم.

وقد كان قيام ألمانيا بتنظيم دورة الألعاب الأوليمبية فى برلين بمثابة فرصة ذهبية للدعاية لألمانيا النازية، فكانت من أعظم الدورات فى التاريخ من حيث التنظيم والأعداد والأبهة والفخامة، كانت أوليمبياد برلين أول أوليمبياد فى العصر الحديث يقام فيه موكب ومراسم إيقاد الشعلة الأوليمبية التى حملها ٣ آلاف رياضى عبر اليونان وبلغاريا ويوغوسلافيا والمجر وتشيكوسلوفاكيا والنمسا لتصل فى موعدها المقرر بالدقيقة والثانية إلى إستاد برلين فى أول أغسطس ١٩٣٦ يوم الأفتتاح، كذلك كانت أول دورة أوليمبية فى التاريخ يتم تصويرها تيليفزيونياً، حيث تم تصوير ٣٠٠ كيلو متر من الأفلام السينمائية لتغطية الحدث التاريخى.

أدولف هتلر

وفى هذا الأوليمبياد كانت مصر والأبطال المصريين الأكثر فوزاً فى ميداليات رفع الأثقال، حين أحرزوا ٥ ميداليات، حيث فاز البطل خضر التونى بذهبية وزن المتوسط، والبطل إبراهيم مصباح بذهبية وزن الخفيف والبطل صالح سليمان بالفضية فى وزن الريشة، والبطل إبراهيم شمس ببرونزية نفس الوزن، والبطل إبراهيم وصيف ببرونزية خفيف الثقيل.

وقد قام هتلر بحضور مباريات الدور النهائى لوزن المتوسط فى رياضة رفع الأثقال، وماحدث أن رفعات البطل خضر التونى، كانت تفوق رفعات كل منافسيه، وحتى رفعات بعض رباعى الوزن الأثقل من وزنه، فقد رفع منافسة الألمانى رودلف إيزماير بطل العالم ٣٥٢,٥ كيلو جرام وفى وزن خفيف الثقيل الأعلى من وزن المتوسط المصنف ضمنه خضر التونى، رفع الفرنسى لويس هوستيتين ٣٧٢,٥ كيلو جرام، بينما رفع التونى بطل وزن المتوسط ٣٨٧,٥ كيلو جرام، كان ذلك إنجاز رياضى غير مسبوق أذهل الجماهير والحضور، وعندما صافح هتلر البطل الأوليمبى المصرى خضر التونى قال له : (هر) تونى .. إننى أتمنى أنك كنت ألمانياً.

خضر التونى بطل مصر والعالم مع بطلى ألمانيا إيزمايز وفاجنر

هذه هى مصر ... عندما يتضح *المعدن الحقيقى* لابنائها، عندئذ يفرضون تفوقهم وتميزهم على *العالم*، عسى ذلك أن يكون درساً *لجيل اليوم والغد* من أبناء مصر أمل مصر ...

الله ولى التوفيق.

Dr. AYMAN EL NAHRAWY
eagleayman @ yahoo . com

ملاحظات خاصة بعمل المنظمة البحرية الدولية

الربان / أحمد حنفى

محاضر اول - قسم السلامة البحرية - كلية النقل البحرى والتكنولوجيا

الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى

فى مقال للكاتب Michael Grey نشر بداية العام الحالى فى جديدة Lloyd's List كانت هذه التساؤلات والملاحظات والتى نستعرضها معاً.

الإتفاق الدولى فى الرأى حول الإنطباع الشامل المتعلق بالإصدارات البحرية بوضع فى موضع مساءلة؟ صرح بذلك السيد/ كلاى ميتلاند Clay Meatland ممثل وكالات التسجيل الدولية أثناء مقاطعته للمناقشات التى جرت فى شهر ديسمبر الماضى بعد كارثة غرق الناقلة "Prestige برستيج" بعد متابعة التبعات المترتبة على إنحدار هيبة المنظمة " هل هذا يعنى أن المنظمة البحرية الدولية تقع تحت التهديد؟"

لقد وجهت هذا السؤال بلباقة إلى ويليام أونيل -William o-Neil عند مقابلته فى الأسبوع الماضى لكنه لم يستطيع أن يحرك ساكناً.

لقد إكتسب السيد / أونيل خبرة عظيمه من واقع ممارساته الطويلة لهذا العمل الذى إستمع فيه إلى العديد من هذه الهجمات المختلفة فى الماضى، والتى أستطاع فيها الإحتفاظ بهدوئه تحت وطأة نيران المشاجرات التى إندلعت بخصوص الحوادث البحرية، خصوصاً تسرب الزيت وكانت المنظمة "تواجه كارثة" منذ عشر سنوات إندفعت خلالها الإنتقادات المؤسفة من رؤوس السياسة المحترفون. والتى صنفت كأعظم المواقع ملاءمة لإبداء الإستعجال - فى لامبث. Lambeth وتلك كانت بعد كارثة العبارة "إستونيا - Estonia" والتى تبعتها واقعة السفينة "إريكا - Erica". وبذا نجد أنه كلما وقعت كارثة بحرية أصبحت المنظمة مستهدفة للهجوم السياسى. وقد أستفاد السيد / أونيل من خبراته المتكررة فى تفادى إبداء رد الفعل المتردد قائلاً بثبات " أنا لا أعتقد أن المنظمة تمر بخطر جوهرى" وأكد على ذلك بوصفة السكرتير العام للمنظمة فيما يتعلق بالآثار المترتبة على الإتهام الخاص بهيبة المنظمة ومظاهرها الإقليمية المختلفة والأحادية الجانب.

وعلى إثر صياحات الإساءة والغضب عن رؤوس السياسة المحنكين بشأن هيبة المنظمة، قابل السيد/ أونيل السيد/ لويولا دى بالاشيو Loyola de palacio مفوض النقل، كما قابل فى فرصتين أخرتين رئيس مجلس وزراء النقل اليونانى. وقد تميزت رسالته بالوضوح والتوفيق، وطلب الرأى حول المنظمة البحرية الدولية بسؤاله "أخبرنى ماذا يتراءى لكم وسوف أعرض كل هذه الأمور فى الوقت المناسب".

كما دعى اللجنة أن تدلى بآرائها قبل يوم ١١ أبريل وأنهم يستطيعون الإنضمام إلى المجلس فى شهر يونيو، كما قدم عرضاً بمقابلة خاصة لكى تدرج فى جدول الأعمال فى شهر ديسمبر، ثم منح وقتاً للمناقشة العامة للإعداد لإجتماع لجنة حماية البيئة البحرية القادم، وبعد ذلك صرح السيد/ أونيل أن الجميع قدموا طلبات إحاطة عاجلة، لكن هناك مطلب حيوى، وهو تحديد فترة السنة شهور السابقة التى تقدم خلالها المبادرات والإرشادات الخاصة. بمقترحات تغيرات معاهدة منع التلوث البحرى "ماربول MARPOL" والتى سوف تستغرق حوالى سنة عشر شهراً لتنفيذ التغيير. فهل هذا يعتبر بطئ جداً؟ هناك سبب قوى لذلك وهو أنه عند بحث التغييرات فإن ذلك سوف يؤثر على آلاف السفن.

وتحتاج التبعات إلى مراعاة الإعتبارات العملية والتجارية الصحيحة والتى تحقق الربحية للجميع.

كلما وقعت فاجعة بحرية إستهدفها الساسة بشكل ضخم مطالبين بتوقيع العقوبة المستحقة على المخطئين فيها ومطالبين للمنظمة بالتحرك والإنتقاد بإعتبار أن أسلوب المنظمة بطئ جداً. والحقيقة أن المنظمة البحرية كتنظيم فنى تفضل إنتظار المعلومات الدقيقة الخاصة بظروف الحادث وترفض أن ترضخ تحت وطأة السياسيين المتحجلين لما يمثله ذلك من قصور فى المصداقية، وأضاف السيد/ أونيل أنه لا حاجة للدفاع عن قدرات المنظمة حيث أنها أثبتت فى مرات متتالية أنها قادرة على تطوير الإتفاق الدولى فى الرأى بخصوص الإصدارات الفنية الصعبة فى وقت معقول.

فبعد إنقضاء خمسة عشر شهراً من العمل المكثف بعد الأحزان على كارثة السفينة إستونيا، تعاملت خلالها مع مدى كبير من الأساليب الفنية فيما يختص بسلامة العبارات، وبعد غرق السفينة "إريكا - Erika" كان من الممكن مرة ثانية الوصول إلى إتفاق دولى حول أمور معقدة. ثم بادر بسؤال: هل السفن المتجولة فى أوربا أو فى الولايات المتحدة تنتقل إلى بعض الأجزاء الأخرى فحسب؟ وهل مشكلة التصدير تساعد على ذلك ؟ وبالمثل قال السيد / أونيل "السكرتير العام" لقد قامت المنظمة بتسوية الخلافات الأسبانية عندما أعلن ممثل هذه الدولة عن رغبتها فى دفع نهاية حدودها البحرية مع فضل الممرات إلى مسافة أبعد من الساحل. وكانت هناك دور لهذا دور لهذا المطلب ولكنه قدم إلى أسبانيا الفرصة لعرض هذه الرغبة كنوع من الأولويات بوصفه أمر مؤثر حتى يأخذ هذا المطلب دوراً أقصر من الأدوار العادية.

حيث أنه بإمكان المنظمة البحرية الدولية سرعة الإستجابة والقيام بالعمليات التوفيقية. في خلال المناقشات التى تكررت فى المنظمة حول أعمال التأمين بعد أحداث الهجمات الإرهابية على الولايات المتحدة الأمريكية، عقب السيد/أونيل بأنه كان من الممكن عرض مدى كبير من الأمور المتداخلة، ولكنه أكد على أن "الأمور جرت بسرعة فائقة"، وبالرغم من أنه سمح بذلك إلا أن التنفيذ قد ينقلب إلى أمر صعب المنال، نظراً لأنه يعتقد إلى حد كبير فى التوازن. فالتأمين يجب أن يتوازن مع الحاجة إلى الحفاظ على تدفق التجارة. فكل إنسان يدخل فى سلسلة التجارة الدولية له حقوق متساوية. ويحتاج تعريف البحار أن يكون محدداً للعديد من الأسباب لكن يوجد توازن ملزم مع حقوق الإنسان. وما يجرى فى مثل موضوع التأمين مثلما يجرى مع العديد من الأمور الأخرى فى المنظمة البحرية الدولية.

يقول السيد/ أونيل إذا ما أستطاعت المساعدة فى رفع مستوى الوعى، فيمكنها التعامل مع الأمورالخرقاء، والتغير ملائمة التى تخص الهيمنة، فلها تقاليدها العريقة فى التغلب على المشاكل والصعاب لما تتمتع به من ميزات وأساليب فنية.

وتنفرد المنظمة البحرية الدولية تقريباً من بين المنظمات البينية للحكومات بالإدارة التى إستطاعت تفادى التأثير المزعج من قبل تصويت الجهات الإقليمية. وألمح السيد/ أونيل إلى الطموحات الحالية للمفوضية الأوربية والتى قد تحاول حث الآخرين للعدول عن إقتراحة الخاص بزيادة المساعدة.

والآن وفي خلال السنة الأخيرة من خدمته كسكرتير عام للمنظمة، إعتبر السيد/ أونيل أول من إتصف بالتدخل والتأثير فى نتائج التسويات فى هذا المركز. ولم يتظاهر بتاتاً بتمثيل دور الدبلوماسى بأي حال، فقد قاد إتحاد منظمة البحرية الدولية منذ عام ١٩٩١م عندما تدخل شخصياً فى حوادث عرق حاملات البضائع الصب بأعداد مروعة للتأكد من دفع الأمر إلى الجمعية العامة فى تلك السنة. ولم تكن هذه هى المرة الأولى، بالرغم من لفتة الأنظار من أنه لا يعتقد أن ذلك من ضمن أعمال السكرتير العام أن يكون مشاركة إلى هذه الدرجة فى كل الأمور.

السيد/ أونيل الذى إنضم إلى المنظمة البحرية الدولية بعد أن عمل فى إدارة قناة ويللاند - "WELLAND CANAL"، ورئاسة حرس الحدود الكندى، وإدارة الممر البحرى لنهر سانت لورانس، وتسلم أعماله بالمنظمة وهي تواجه تداعيات مالية ضخمة، وكان عليه إقناع وحث الدول الأعضاء بأنه يجب عليهم سداد ديونهم وفى الوقت المحدد.

وجعل من ذلك العمل رسالته "للطفو بهذه الصناعة على السطح". واضعا فى أعتباره أن الكثير من ملاك السفن يتشككون فى الصلة الوثيقة بعمليات المنظمة التي يخامرهم الشعور أنها مؤسسة للتعنيف والتوبيخ. لقد قام بكثير من المساعدات والإعداد لدعوات الحضور والإستدعاءات عن طريق أحادية الولايات المتحدة الأمريكية وقانونها لعام ١٩٩٠م لماكفحة التلوث بالزيت. والذى يقول عنه أنه أجبر الناس على "التعريف على قيمة الإجماع الدولي على رأى واحد" وملاءمة الصناعة التى أفرزت فائدة دعم ومساندة المنظمة البحرية الدولية.

ويظل التمويل المالى مصدر قلق حتى بعد إنتهاء سنوات القحط الستة منذ بداية التنامى الإسمى. وتتطلب المنظمة البحرية الدولية المزيد من المواهب الإضافية وهو ماينوه به السكرتير العام بخصوص الإعداد للتوظيف فى مجال التأمين البحري. حيث أن السكرتارية فى حاجة ماسة لأن تعكس التغيرات المذهلة فى صناعة النقل البحرى.

وهناك إدعاءات خاطئة خارج المنظمة تفيد بأن الولايات المتحدة الأمريكية تقوم بتمويل كل شئ وأن الناس يقولون أن السيد/ أونيل "لا يفهم" أن المنظمة الدولية البحرية لها ترتيبات تمويلاتها الخاصة. ويضيف سيادته أن هذا ليس صحيحاً "أن تعتمد أى منظمة على عدد قليل جداً من الدول" من أجل خبراتها ومواردها، لكنك لا تستطيع أن تخلق خبراء فنيون بين يوم وليلة. السيد/ أونيل ملزم بتجهيز القوائم ويستخدمها بكدٍ وإجتهاد بعد إختبار ما أنهته المنظمة الدولية البحرية من أعمال .

وهناك مهام غير مستكملة نظراً لأن الفترة الباقية من خدمته قد قاربت على الإنتهاء هذا العام؟.

ويواجه التنفيذ حالياً مشكلة الإستمرارية حيث أن ذلك يتطلب إصدار العديد من التعليمات الجديد. وصرح سيادته بأن هناك حاجة لمساعدة دولة العلم والتأكيد على أنهم يقضون حياتهم وفقاً لمسؤوليات معاهداتهم ومساعدتهم بواسطة كل من برامج المساعدة الفنية ويحدوهم الأمل فى خطط تدقيق دولة العلم التي يمكن أن تقدم مكافآت أكبر بدلاً من اللجوء إلى التقاعس.

وبالنسبة لسلامة ناقلات الركاب الضخمة وحاملات البضائع الصب "فتحن تقريباً هناك" وبالنسبة للقرصنة التى تعيش على الطرق الغير مشروعة والمثيرة للأشمئزاز فى مناطق عديدة، ومياه الصابورة "نحن نعرف ماذا نفعل لكننا لا نعرف كيف نتواجد هناك" السكرتير العام مهندس أساساً ولازال لديه عقل متنور تجاه أمور تقييم السلامة الرسمية.

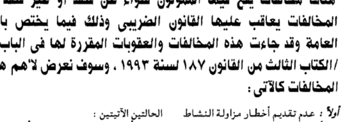
وبالإشارة إلى السطرة المتوازية القديمة "فهى تنتج نتائج كافية وصحيحة" وقد لاحظ سيادته "أنت لا تتعامل دائما مع أمور غاية فى الدقة" لذلك إقترح أن تصميم بدن السفينة الذى لا يأخذ الأهتمام الكافى لمكونات الصلب والصدأ، يظهر بوضوح خطر إفتراض الدقة المتناهية.

والآن ماذا عن مستقبله الخاص بعدما يقوم بتسليم أعماله إلى خلفه في نهاية هذا العام؟ إنه يفضل أن يخبر الناس أن المنظمة البحرية الدولية "كانت مشروع تعاقده" عندما إنضم إليها فى عام ١٩٩٠م. والآن يخبرنى بأنه يريد أن يبقى نشيطاً فى هذه الصناعة .

إن لكل منا مبلغ من العمر يحاول فيه تقديم كل مايستطيع من تأثير وفاعلية حتى آخر أنفاسه.

***

المخالفات التى يعاقب عليها القانون الضريبى



أ/ إسماعيل عنانى - باحث فى النظم الضريبية
زميل الجمعية المصرية للمالية العامة والضرائب

هناك مخالفات يقع فيها الممولون سواء عن قصد أو غير قصد . وهذه المخالفات يعاقب عليها القانون الضريبى وذلك فيما يختص بالضرائب العامة وقد جاءت هذه المخالفات والعقوبات المقررة لها فى الباب العاشر /الكتاب الثالث من القانون ١٨٧ لسنة ١٩٩٣ . وسوف نعرض لأهم هذه المخالفات كالآتى :

أولاً : عدم تقديم أخطار مزاولة النشاط طبقاً للمادة ١٣٣ من هذا القانون والتى جاء بنصها الآتى " يلتزم كل من يزاول نشاط تجارياً أو صناعياً أو حرفياً أو مهنياً أو نشاطاً غير تجارى أن يقدم إلى مصلحة الضرائب إخطاراً بذلك خلال شهرين من تاريخ مزاولة هذا النشاط " .

ثانياً : كل من تهرب من أداء أحدى الضرائب المنصوص عليها فى هذا القانون بإستعمال أحدى الطرق الإحتيالية الآتية :

١- تقديم الممول الأقرار الضريبى السنوى بالإستناد إلى دفاتر أو سجلات أو حسابات أو مستندات مصطنعة مع تضمينه بيانات تخالف ما هو ثابت بالدفاتر أو سجلات أو الحسابات أو المستندات الحقيقية التى أخفاها عن مصلحة الضرائب .

٢- تقديم الممول الإقرار الضريبى السنوى على أساس عدم وجود دفاتر أو سجلات أو حسابات أو مستندات مع تضمينه بيانات تخالف ما هو ثابت فعلاً من دفاتر أو سجلات أو حسابات أو مستندات أخفاها عن مصلحة الضرائب.

٣- إتلاف أو أخفاء الدفاتر والسجلات أو المستندات قبل إنقضاء الأجل المحدد لتقادم دين الضريبة .

٤- توزيع أرباح على شريك أو شركاء وهميين بقصد تخفيض نصيبه فى الأرباح.

٥- أصطناع أو تغيير فواتير الشراء أو البيع أو غيرها من المستندات بقصد تقليل الأرباح أو زيادة الخسائر .

٦- إخفاء نشاط أو أكثر مما يخضع للضريبة .

ومن الجدير بالذكر أن القانون الضريبى يعاقب أيضاً الذين شاركوا أو ساعدوا المخالف على إرتكاب هذه المخالفات، فقد نصت المادة ١٧٩ من القانون على معاقبة كل من حرض أو أتفق أو ساعد أى ممول على التهرب من أداء أحدى الضرائب المنصوص عليها فى هذا القانون كلهما أو بعضها، كما نصت على أن يكون الشريك المحكوم عليه مسئولاً بالتضامن مع الممول فى أداء قيمة الضرائب المستحقة التى يتم أداؤها .

كذلك يعتبر المحاسب الذى اشترك مع الممول فى أرتكاب المخالفة قد أرتكب أيضاً مخالفة يعاقب عليها حيث نصت المادة ١٨٠ من القانون على معاقبة المحاسب الذى اعتمد الإقرار الضريبى والوثائق والمستندات المؤيدة له فى الحالتين الآتيتين :

١- إذا أخفى الوقائع التى علمها أثناء تأدية مهمته ولم تفصح عنها الوثائق والمستندات التى شهد بصحتها متى كان الكشف عن هذه الوقائع أمراً ضرورياً لكى تعبر هذه الحسابات والوثائق عن حقيقة نشاط الممول .

٢- إذا اخفى الوقائع التى علمها أثناء تأدية مهنته عن أى تعديل أو تغيير فى الدفاتر أو الحسابات أو السجلات أو المستندات من شأنه أن يؤدى إلى تقليل الأرباح أو زيادة الخسائر .

وقد اعتبر القانون الضريبى أنه فى جميع الأحوال تعتبر جريمة التهرب من أداء الضريبة جريمة مخلة بالشرف والأمانة تحرم المحوم عليه من تولى الوظائف والمناصب العامة وتفقده الثقة والإعتبار وهذا طبقاً لنص المادة ١٨١ من القانون .

ونستكمل فيما يلى باقى المخالفات التى يعاقب عليها القانون الضريبى :

ثالثاً : عدم تقديم الممول إقرار الثروة خلال شهر من تنبيه مصلحة الضرائب عليه بموجب خطاب موصى عليه بعلم الوصول وذلك طبقاً لنص المادة ١٨٣ من القانون .

رابعاً :

١) مخالفة المادة ٦ من القانون والخاصة بإلتزام الجهات بتوريد الضريبة المستحقة على الفوائد خلال أسبوعين لمصلحة الضرائب .

٢) مخالفة الفقرة الثانية من المادة ٧ من القانون والخاصة بإلتزام الجهات بتوريد الضريبة المستحقة على الإيرادات من القيم المالية الأجنبية خلال خمسة عشر يوماً إلى مصحة الضرائب .

٣) مخالفة المادة العاشرة من القانون والخاصة بالإلتزام بتوريد الضريبة على فوائد الديون خلال خمسة عشر يوماً إلى مصلحة الضرائب .

٤) مخالفة الفقرة الأولى من المادة ١١ من القانون والخاصة بإلتزام المدين بتوريد الضريبة لمصلحة الضرائب فى حالة ما إذا كان الدائن مقيم أو موجود بالخارج .

٥) مخالفة الفقرة الأخيرة من المادة ١٥ من القانون والتى تقضى بأن يلتزم دافع العمولة أو السمسره بحجز مقدار الضريبة المستحقة وتوريدها إلى مأمورية الضرائب المختصة .

٦) مخالفة المادة ٧٠ من القانون والخاصة بإلزام أصحاب الأعمال بتوريد الضريبة المخصومة من العاملين للمأمورية المختصة خلال خمسة عشر يوماً .

رابعاً : من المخالفات التى يعاقب عليها القانون أيضاً .

١- عدم أبلاغ مؤجر الوحدة المفروشة سواء كان مالكاً أو مستأجراً مأمورية الضرائب المختصة خلال خمسة عشر يوماً.

٢- مالك الغراس سواء كان مالكاً للأرض أو مستأجراً لها إذا لم يقدم إلى مأمورية الضرائب المختصة البيانات ولاخطارات المنصوص عليها قانوناً .

خامساً : من المخالفات أيضاً التى يعاقب عليها القانون عدم إلتزام الأشخاص الذين يكون لهم بحكم وظيفتهم أو أختصاصهم أو عملهم شأن فى ربط أو تحصيل الضريبة حالة عدم الإلتزام بسرية المهنة .

سادساً : كما نصت المادة ١٨٧ من القانون على عدة مخالفات أخرى نوجزها فى الآتى :

١-عدم تقديم إقرار الثروة فى الميعاد وفى حالة الربط الإضافى .

٢- عدم تقديم الجهات التى تؤدى إيرادات قيم منقولة إقرارات فى الميعاد أو تضمينها بيانات غير صحيحة والإمتناع عن تقديم الدفاتر والأوراق والمستندات المنصوص عليها فى المادتين ١٤٤ ، ١٤٥ من القانون .

٣- أمتناع صاحب المهنة عن تقديم الدفترين المشار إليها من المادة ٨٤ من القانون .

٤- عدم الحصول على البطاقة الضريبية .

٥- عدم إخطار مالك العقار أو المسئول عن إدارته عن الوحدات المفروشة الموجودة فى العقار .

٦- مخالفة صاحب المهنة بعدم تسليم إيصال لكل من يدفع له مبلغ أو لم يقيد هذا المبلغ بالدفاتر .

سابعاً : من المخالفات الهامة أيضاً إمتناع الممول عن تقديم الدفاتر والأوراق والمستندات التى يمسكها إلى مصلحة الضرائب أو عن موافاتها بما تطلبه من بيانات .

وبهذا نكون قد ألقينا الضوء على أهم المخالفات وأكثرها إنتشاراً والتى يقع فيها الممولون وبالتالى تعرضهم للعقوبات المنصوص عليها فى القانون الضريبى .



بشرى للغواصين وهواة السباحة

نجحت إحدى الشركات الفرنسية الكبرى فى خدمات المحمول فى تنفيذ شبكة إتصال للغواصين عن طريق تركيب هوائى مثبت على عوامات بسطح البحر ومتصلة به أنابيب أوكسچين وصمامات خاصة للتنفس ترسل وتستقبل الصوت للأذن عبر عظام الفك، وتمكن الغواص من التحدث وتبادل المشورة بسهولة دون الحاجة إلى الصعود على سطح البحر. وقد أستخدم هذه التقنية فريق الأثريين الفرنسيين الذين يقومون بالتنقيب عن الآثار بجوار قلعة قايتباى بالإسكندرية برئاسة العالم الفرنسى جون ايف امبرير وبالنسبة لأجهزة التنفس لهواة السياحة بمناطق الشعب البحرية فقد أدخلت تطبيقات تكنولوچية عن طريق تزويدهم براديو لتسلية السباحين أثناء مشاهدتهم للمخلوقات البحرية تحت المياه.

مشاريع للأستفادة من فاقد مياه النيل

صرح الدكتور محمود ابو زيد وزير الموارد المائية والرى بمصر بأن هناك ١٤ مشروعاً مشتركاً بين دول حوض النيل بالهضبتين الأثيوبية والأستوائية سيتم تنفيذها للأستفادة من الكميات التى تهدر سنوياً من مياه الأمطار البالغة ١٦٦٠ مليار متر مكعب وتصل نسبتها إلى ٩٢٪، وقد بلغت تكلفة هذه المشروعات حوالى ٢٠٠ مليون دولار وافق البنك الدولى والدول المانحة على تقديم ١٤٠ مليون دولار منها، وأشار الوزير إلى أن التعاون بين دول الحوض العشر يشمل إستكمال مشروع قناة جونجلى بجنوب السودان لتوفير ٤ مليارات متر مكعب من المياه لكل من مصر والسودان، ومشروعات فى أثيوبيا لتقليل المفقودات وتطهير البحيرات الأثيوبية لتوفير ٢٠ مليار متر مكعب من المياه. وقد وضعت الوزارة خطة لحماية المجارى المائية للنيل من التلوث بإستثمارات تصل إلى حوالى ١٠ مليارات جنيه منها ٣ مليارات و٣٠٠ مليون جنيه لتغطية الترع والمصارف للحد من التلوث داخل الكتل السكنية.

محمود أبو زيد

توليد الطاقة من أعماق البحار

قامت إحدى الهيئات المتخصصة فى أبحاث الطاقة البديلة بتصميم مولدات للطاقة يمكنها توليد الطاقة الكهربائية من حركة مياه البحار والمحيطات بقوة ٥٠ كيلو وات أى ما يكفى لإنارة أكثر من ٥٠ منزلاً، كما أنه يمكن الإستفادة من هذه الطاقة فى مشروع تحلية مياه البحر.



الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى

شـركة النيل للنقـل البـرى

شركة مساهمة مصرية

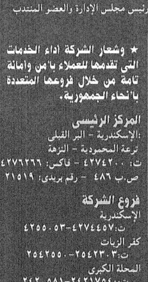
تعمل فى ظل القانون رقم ١٥٩ لسنة ٨١







محاسب/ محمد أحمد
رئيس مجلس الإدارة والعضو المنتدب



★ وشعار الشركة اداء الخدمات التى تقدمها للعملاء بأمن وأمانة تامة من خلال فروعها المتعددة بأنحاء الجمهورية.

المركز الرئيسى
:الإسكندرية - البر القبلى
ترعة المحمودية - النزهة
ت: ٤٢٧٤٢٠٠ - فاكس: ٤٢٧٦٢٦٦
ص.ب ٤٨٦ - رقم بريدى: ٢١٥١٩

فروع الشركة
الإسكندرية
ت:٤٢٧٤٤٥٧-٤٢٥٥٠٥٣
كفر الزيات
ت:٢٥٤٢٣٠٣-٢٥٤٢٥٥٠
المحلة الكبرى
ت:: ٢٤٢١٧٥٤-٢٤٢٠٥٨١
لقاهرة
ت:٥٢٤٦٩٠٦
السويس
ت:٢٢١٨١٧ -٣٣١٥٤٩

مكاتب الشركة
القاهرة: ١٦٥ شارع محمد فريد
ت:٣٩٠٥٩٧٤
جمرك الإسكندرية
ت:٤٨٠٨٧٢٨
طنطا
ت:٣٣٠٢١٦٤
مستودع البيضا
ت:٢١٦٠٩٧ - ٢١٤٣٨١
ساحة الدخيلة
ت: ١٢٣٤٦٦٥٣٠

★ هى إحدى الشركات التابعة للشركة القابضة للنقل البحرى والبرى والتى تم خصخصتها عن طريق نقل ملكيتها إلى إتحاد العاملين المساهمين بالشركة الذى يمتلك حالياً ٩٥٪ من الأسهم.

★ وشركة النيل للنقل البرى إحدى الشركات المتميزة والمتخصصة فى مجال نقل البضائع داخل وخارج الجمهورية وذلك منذ إنشاءها عام ١٩٦٣ بالإضافة إلى قيامها بالأنشطة المكملة لنشاط النقل مثل التخليص والتفريغ والتحميل .. هذا وبجانب ذلك تواكب الشركة التطور الملموس فى مجال تخزين ونقل الحاويات بالمستودع التابع لها بميناء الدخيلة والمجهز بمكاتب مسئولى الجمارك وذلك لتقليل وقت تخليص البضائع للعملاء بالإضافة إلى قربه من جميع الأجهزة الرقابية مما يؤدى إلى إنهاء كافة الإجراءات للمستوردين والمصدرين بالمنطقة الجمركية فى يسر وسهولة.

★ هذا .. والشركة تمتلك حوالى ٣٠٠ سيارة وتريللا من مختلف الماركات والمجهزة للخدمة الشاقة بالإضافة إلى الأوناش والمعدات التى تمتلكها الشركة بمستودع الدخيلة فضلاً عن الورش الداخلية التى تقوم بعمليات إعادة التكوين للوحدات الناقلة وعمليات الصيانة الدورية بواسطة العمالة الفنية المدربة ذات الخبرات المتميزة.

هذا .. وتعمل إدارة الشركة جاهدة على تغيير المفاهيم والأساليب التقليدية فى إدارة العمل وذلك بتطوير هذه الأساليب لتتناسب مع أحدث الأنظمة المتبعة فى الإدارة وفى هذا الإطار قامت الشركة بما يلى:

أولا: فى مجال التطوير الإدارى ..

* قامت الشركة بالتخلص من العمالة الزائدة بخروج عدد ٢٦٢ من العاملين بها بنظام المعاش المبكر للوصول إلى العمالة المعيارية اللازمة لأداء العمل وتوفيراً للأجور المنصرفة لهؤلاء العاملين وملحقاتها مع زيادة دخل العاملين بالشركة نتيجة وضع نظام إثابة عن المجهودات.
* أدخلت الشركة الحاسب الآلى فى كافة القطاعات مما ساهم فى دقة توفير كم كبير من البيانات يساعد الإدارة فى إتخاذ القرارات على أسس مدروسة وواضحة وسريعة.
* الإهتمام بالدورات التدريبية للعاملين الإداريين أو الفنيين للإرتفاع بكفاءتهم وخبراتهم سواء عن طريق التدريب الداخلى بمواقع الشركة المختلفة أو التدريب الخارجى بالجهات المختصة.
* تعمل الشركة على خلق صف ثان وثالث لتوفير الكوادر اللازمة لشغل الوظائف القيادية المختلفة.

ثانيا: فى مجال التطوير الفنى ..

* تقوم الشركة برفع كفاءة الأسطول الذى تملكه من الوحدات وذلك بالرغم من إنتهاء عمره الإنتاجى وذلك بإجراء عمليات إعادة التكوين للوحدات بالورش الداخلية بالشركة وبالتمويل الذاتى للشركة.
* تقوم الشركة بتصنيع الجوانب والكناتر والتقفيصات اللازمة لعمليات النقل الخاصة حسب نوعية المنقول سواء المواد التموينية أو البوتجاز وخلافه.
* القيام بعمليات الصيانة الدورية لوحدات الأسطول أولاً بأول.
* بالإضافة إلى ذلك تتبع الشركة أسلوب اللامركزية فى إدارة العمل بالفروع حيث يعتبر كل فرع من فروعها الخمس بمثابة مركز إنتاجى مستقل له إيراداته ومصروفاته ويتم محاسبة المسئولين عن الفرع على أساس الفائض الذى يحققه الفرع شهرياً والذى على أساسه يتم تقرير الحوافز للعاملين به على ضوء ذلك. حيث تتبع الشركة أسلوب الثواب والعقاب وذلك بتشجيع المجد ومعاقبة المقصر.



ثالثا: فى مجال التسويق ..

* تعمل الشركة على تنويع إيراداتها مع عملاء مختلفين بما لا يسمح بإنخفاض مفاجىء فى إيرادات الشركة نتيجة لظروف السوق المتقلبة بالإضافة إلى منح العاملين فى هذا المجال الحوافز اللازمة نتيجة جهودهم.

وفيما يلى قوائم الدخل والمراكز المالية للشركة خلال الثلاث سنوات ٩٩/ ٢٠٠٠، ٢٠٠٠/ ٢٠٠١، ٢٠٠١/ ٢٠٠٢ والتى من واقع الأرقام التى تحتويها يتضح مدى التطور والإنجازات التى حققتها الشركة خلال هذه السنوات.

قائمة المركز المالى

القيمة بالألف جنيه

البيـــان	٢٠٠٠/٩٩	٢٠٠١/٢٠٠٠	٢٠٠٢/٢٠٠١
الأصول طويل الأجل	٢٥٩٩٨	٢٦٥٦٩	٢٧١٤٧
الأصول المتداولة	٢٥٣٦١	٢٥٨٤١	٢٨٤٦٤
الالتزامات المتداولة	١٥٧٤٠	١٤٨٨٨	١٧٩٥١
إجمالى المال	٣٥٦١٩	٣٧٥٢٢	٣٧٦٦٠

قائمـة الدخـل

القيمة بالألف جنيه

البيـــان	٢٠٠٠/٩٩	٢٠٠١/٢٠٠٠	٢٠٠٢/٢٠٠١
صافى المبيعات والإيرادات الأخرى	٢٧٥٢١	٢٧١٧٨	٢٤٧٧٣
تكلفة المبيعات والمصروفات الأخرى	(٢٥١١٦)	(٢٥٢٧٥)	(٢٢٧١١)
	٢٤٠٥	١٩٠٣	٢٠٦٢

وفى إطار الخطط المستقبلية للشركة تسعى الشركة إلى توفير التمويل اللازم لعملية إحلال الوحدات والتوسع فى إنشاء الساحات



PARIS M.O.U NEW RULES



BY : Capt. Theodoros Spanos

"Paris Memorandum of Understanding" (paris M.O.U.) was initiated on 1982 when fourteen European Countries has signed the document. The signatory countries decided to co-ordinate and enforce the upgrading of the ship's standards. The means of such enforcement is by visiting and inspecting vessels through each country's Port State Control (PSC), issuing associated reports and detaining vessels until rectification of deficiencies, (if deficiencies are found).

During the last meeting of the council at Dubrovnic Croatia, paris M.O.U. representatives announced that the 2001 annual report indicates an increase of the trend of operational deficiencies relating to the ISM code (Safety & environment protection) This increase was up to 29%. The statistics indicated that deficiencies were more apparent in overage vessels, and therefore it was decided to apply strict new rules in all E.U. Ports, and to target the "high risk ships".

A summary of the part of the new rules is described below . However it is strongly recommended to all ship-owners and managers to obtain and review the detail rules of paris MOU and to give appropriate instructions for strict compliance to Masters, prior calling a paris M.O.U port.

1- Mandatory Expanded Inspections

The below listed ships calling at E.U. ports are eligible for an expanded inspection by the port State Controls of Paris MOU every 12 months.

• Passenger ships over 15 years old (except Ro/Ro ferries and High Speed Crafts)
• Bulk Carriers of over 12 years old
• Oil Tankers of over 15 years old and over than 3.000/GRT
• Chemical Tankers of over 10 years old
• Gas Carriers of over 10 years old .

2- Mandatory Inspection

A ship with a target factor of more than 50 calling E.U. ports will be inspected at least one month after her last inspection of paris MOU Port State Control.

3- Other inspections

3.1. For ships having a target factor over than 7, the Port State Control of Paris MOU, should complete the expanded inspection before vessel leaving the Port However and in case of serious operational reasons the Port State Control may pass the inspection to the next port of Paris MOU .

3.2. A vessel with a target factor less than 7. is not subjected to an expanded inspection under normal circumstances. However notice to Paris MOU ports is required, until her target factor reach 7 and expanded inspection is performed.

4- Notices to be given to Port State Control

Ships calling E.U. ports and eligible for expanded inspection as category 3.1 above, (except ships of category 3.2 above), must give 3 days advance notice for their arrival to the Port State Control of her arrival port, or prior departure from the previous port (if the duration of voyage is less than 3 days.) Such notices could either be sent directly or through Agents. Failure of notification may result to a delay of the vessel in the port for the completion of an expanded inspection.

5- Bans & refusal of access

This new rule applies to the below type of vessels, regardless tonnage or age:

• Oil tankers
• Chemical Gas carriers
• Bulk Carriers
• Passenger's ships

Access to the ports of Paris M.O.U of the vessels of above type and registered under flags listed in the "black list" , will be refused in the following cases:

• After the second (2nd) detention in three (3) years period, for vessels under flags listed in the "very high risk" or "high risk' section (category) of the black list.
• After the third (3rd) delention in two (2) ears period, for vessels under flags of "medium to high risk" or "medium risk" of the section (category) of the black list.

Detentions occurred after the January 22 nd 2002, will count towards a ban.

The list of flags categories (black list) for the period 01/07/03 - 30/06/04 will be issued shortly.

6- Lifting of ban

The owner must address a formal request to the Port State control which have imposed the ban, supported by a certificate issued by the flag state Administration (certificate issued by Recognized Oeganization is not acceptable) confirming that vessel complies with all conventions, including STCW, ISM code , & LL.O, as well as by a certificate issued by vessel's class confirming that vessel complies with its (class)rules.

Aport of inspection should be agreed for the vessel to be inspected by the same Inspector of the P.S.C., which issued the ban, (on Owners account) The inspection is to be an "expanded" one.

7- Records of Charterers

Owners of vessels carrying liquid or solid bulk cargoes should make sure that all the information conceming the charterer of the vessel are available onboard and that this information is accessible to the P.S.C. Inspector.

Information of the Charterers will be recorded in the inspection report by the Inspector, and will be also included in the published information for inspection & detensions .

8- Voyage Data Recorders (V.D.R)

PSC Inspectors will test the functioning of the V.D.R. (for vessels that require to be equipped with VDR under IMO Rules) . If the function of VDR is found defective, then the ship will be detained .

If repairs can not be performed at the same port, then these repairs may be allowed to the next nearest port but always within maximum 30 days .

***

نهضة أفريقية .. وزيارة أمريكية

بقلم / عبد السلام السيد أحمد

أتجهت الأنظار من جديد إلى أفريقيا .. القارة السوداء التى مازالت تحتفظ بكنوزها تحت الأرض وبخيراتها فوق الأرض مما دفع دول القارة إلى تكثيف العمل الجماعى الجاد على الأصعدة الأمنية والإقتصادية و الإجتماعية في محاولة للحد من أطماع الغرب فى ثروات أفريقيا، والتدخل الأجنبى من خارج القارة.. وبدأت قيادات هذه الدول الأخذ بزمام المبادرة فى صياغة تصورها ورؤيتها الخاصة بمستقبلها ..

لقد عرفت القارة الأفريقية الديموقراطية فى التسعينات ويرجع ذلك إلى البيئة الداخلية للنظم السياسية فى بلدانها وبالذات نظم الحزب الواحد. علاوة على إزدياد التدهور الإقتصادى الذى تسبب فى أزمة شرعية سياسية لمعظم النظم الحاكمة . وساعد على ذلك تخلخل النظام الدولى خاصة تفكك الإتحاد السوفيتى السابق، وتبنى القوى الغربية لقضايا الديموقراطية وحقوق الانسان ومطالبتها بإجراء التحولات الديموقراطية كشرط أساسى لتقديم المساعدات الإقتصادية ..

مصادر التهديد الداخلية والخارجية

لقد أبدت الدول الأفريقية أستعدادها للتعامل بجدية مع القضايا الحيوية التى تعانى منها القارة على الصعيد السياسى والأمنى والإقتصادى بعد أن وضعت يدها على مصادر التهديد الداخلية والخارجية التى تنحصر فى:

- عدم إحترام مبدأ عدم التدخل فى الشئون الداخلية للدول .
- عدم إحترام قدسية الحياة الإنسانية بالأغتيال السياسى والأرهاب والأنشطة التخريبية والإنقلابات العسكرية .
- التغيير غير الدستورى للحكومات والحد من قيام المؤسسات الديموقراطية
- غياب حكم وسيادة القانون وعدم شفافية ونزاهة الإنتخابات .
- الفقر الذى يتسبب من عدم عدالة توزيع الموارد الطبيعية .
- الصراعات الدولية لغزو الدول الأفريقية والتى تنعكس بالسلب عليها.
- الإنعكاسات السلبية للعولمة والممارسات التجارية والإقتصادية والسياسية غير العادلة.
- إنتاج وتخزين ونشر أسلحة الدمار الشامل .
- السياسات التى تفرض العزلة على الدول الأفريقية.

بوش

كوندوليزا

كولين باول

بداية النهضة

كانت البداية فى قمة الإتحاد الأفريقى الأول التى عقدت فى شهر يوليو العام الماضى بمدينة ديربان بجنوب أفريقيا حيث تم إعلان ميلاد الإتحاد الأفريقى وما لحقه من إعادة تشكيل أجهزته بما فى ذلك قيام مجلس الرؤساء والمجلس التنفيذى الذى يضم وزراء خارجية الدول الأفريقية، ولجنة الممثلين الدائمين لدى الإتحاد والمفوضية التى يرأسها المفوض العام بدلا من منصب السكرتير العام، ولم تقر هذه القمة الإقتراح الليبى الخاص بإنشاء ولايات متحدة أفريقية ، وشهدت القمة خلافات وحساسيات وشكوكاً شديدة تركزت حول ما يعرف بلجنة مراجعة حكماء القارة .. تلك اللجنة التى ستكون بمثابة المرجعية فى تقويم مدى ألتزام الحكومات بحكم رشيد على الصعيد السياسى والإقتصادى، وتقرر تحويل البرلمان فى المستقبل إلى مجلسين مجلس شيوخ تمثل فيه الدول بعدد متساو من الأعضاء ، ومجلس نواب يتم تمثيل الدول فيه بالإنتخاب المباشر وبما يتناسب مع تعداد سكانها .

قمة إستثنائية

عقدت هذه القمة فى شهر فبراير الماضى فى العاصمة الأثيوبية "أديس أبابا" حيث تم إنشاء برلمان عموم أفريقيا ومحكمة عدل أفريقية وبنك وصندوق نقد للقارة بالإضافة إلى الإنتهاء من إقرار إنشاء مجلس للسلم والأمن ليكون نواة لمؤسسات تتبع الإتحاد الأفريقى .

مبادرة النيباد

إنها المبادرة الأفريقية التى تمخضت عنها قمة "لوساكا" التى عقدت فى يوليو ٢٠٠١، وصنعت فى أفريقيا بمفكرين أفريقيين ، وهى ملك الأفارقة وتقوم على المشاركة وليس المعونة ، وعلى أساس المنفعة المتبادلة والمسئولية المشتركة ، وهى خلاصة خطتين جرى إعدادهما على المستوى الأفريقى كبرنامج متكامل للإسهام فى تنمية القارة السوداء على جميع المستويات ، وهما الخطة "ماب" التى تقدمت بها جنوب أفريقيا والجزائر ونيجيريا ، والخطة "أوميجا" التى تقدمت بها السنغال ثم تبنتها مجموعة الثمانى الصناعية الكبرى فى قمتها الأخيرة التى عقدت بمدينة إيفيان الفرنسية فى يونيو الماضى .

وتهدف مبادرة نيباد إلى إعادة صياغة مستقبل القارة الأفريقية خلال القرن الحالى ليكون للقارة كيان بقياداتها ، ولشعوبها الكلمة العليا فى تحديد أهدافها بعد إعادة صياغة مستقبلها، وقد أقر القادة الأفارقة فى هذه المبادرة برنامج عمل لتحقيق أهداف القارة والبعد عن التخلف والفقر وتحقيق التنمية المستدامة بمشاركة المجتمع الدولى على أساس تبادل المسئوليات والإلتزامات ، وإقتسام المنافع عن طريق إرساء قواعد الديموقراطية الحقيقية وإحترام حقوق الإنسان والسلام والحكم العادل ، بجانب إحترام المعايير العالمية للديموقراطية التى من أهم عناصرها التعددية السياسية ووجود الأحزاب السياسية والإتحادات العُمالية، وإجراء الإنتخابات العادلة الصريحة لإختيار القادة بحرية .

بعض الرؤساء الافارقة الذين شاركوا فى المؤتمر

وقد قام قادة مبادرة النيباد بعرضها فى قمة مجموعة الثمانية التى عقدت فى جنوا بإيطاليا فى ٢٠ يوليو ٢٠٠١ حيث صدر بيان بالموافقة على دعمها وحث القادة الأفارقة على الإلتزام بمنع المنازعات وترسيخ الحكم السياسى وتعزيز الديموقراطية .

القمة الثانية للإتحاد

عقدت القمة الثانية للإتحاد الأفريقى فى يوليو الماضى بمابوتو عاصمة موزمبيق وحضرها كوفى عنان أمين عام الأمم المتحدة وشارك فيها رؤساء دول وحكومات أكثر من ٤٠ دولة أعضاء ، وغاب عنها العديد من الرؤساء .

وقد تم فى هذه القمة بحث موضوع تنفيذ مبادرة النيباد للمشاركة الجديدة لتنمية أفريقيا ، ودمج برنامجها فى هيكل مفوضية الإتحاد على أن يتم ذلك بشكل تدريجى خلال ثلاث سنوات ، وبحث الزعماء الأفارقة عدداً من الصراعات المزمنة بالقارة وعلى رأسها الحروب فى السودان والصومال وليبيريا وبوروندى والكنجو الديموقراطية ، كما تم بحث تشكيل مفوضية تنفيذية للإتحاد على غرار المفوضية التنفيذية للإتحاد الأوروبى التى تتخذ من بروكسل ببلجيكا مقراً لها.

وتضمن البيان الختامى لهذه القمة :

* دعوة مفوضية الإتحاد الأفريقى إلى سرعة الإنتهاء من صياغة مشروع بروتوكول لمنع ومكافحة الأرهاب فى شكله النهائى .
* دعوة المجتمع الدولى إلى الإهتمام بقضية اللاجئين فى أفريقيا .
* تشكيل لجنة وزارية أفريقية من خمسة أعضاء للتعامل مع إعادة بناء جنوب السودان وتنميته فى مرحلة ما بعد السلام.
* تأييد مشروع المؤتمر الدولى حول السلام والأمن والديموقراطية والتكامل الإقليمى فى منطقة البحيرات العظمى ، والترحيب بإتفاق وقف الأعمال العسكرية فى ليبيريا .
* عقد قمتين إستثنائيتين إحداهما لبحث إنشاء جيش أفريقى موحد والأخرى لمناقشة وضع البنية التحتية والمياه والأمن الغذائى.

قوة عسكرية مشتركة

يسعى قادة الدول الأفريقية إلى تشكيل قوة عسكرية مشتركة تتكون من ألوية متعددة الأفرع تضم عناصر مدنية وعسكرية فى بلدانها الأصلية ، مهمتها حفظ السلام والإستقرار والحد من نشوب الصراعات والتدخل لفضها ، ومن المتوقع الإنتهاء من تشكيل هذه الألوية بحلول عام ٢٠١٠ ، هذا بجانب تشكيل أركان الحرب من كبار العسكريين لأسداء المشورة لمجلس الأمن والسلم الذى يضم ١٥ دولة عضو من أعضاء الإتحاد يتم

أنتخابها على أساس الحقوق المتساوية مع مراعاة مبدأ التمثيل الأقليمى العادل، ويقضى بروتوكول إنشاء مجلس الأمن والسلم يتوافر شرط أحترام الحكم الدستورى وحكم القانون وحقوق الأنسان فى الدول الأعضاء فى المجلس طبقاً لإعلان لومى، بالإضافة إلى ألتزام هذه الدول بالوفاء بإلتزامات الإتحاد المالية ، وبالرغم من ذلك فإن زعماء القارة يرون أنه من الأصلح اللجوء إلى خمس قوى منفصلة خلال عامين بالإضافة إلى إنشاء خمس هياكل قيادة لها فى مراكزها على أن تقوم القوات المشاركة بالتدريب فى جيوش بلدها ، وإنشاء قيادة عامة للقوات الخمس فى مقر مفوضية الإتحاد فى أديس أبابا وذلك لضمان عدم فرض أى نفوذ من جانب الدول الكبرى .

الزيارة الغامضة

لفتت أنظار العالم الزيارة الأخيرة التى قام بها الرئيس الأمريكي جورج بوش برفقة قرينته والوفد المرافق له الذى ضم عدداً من كبار المسئولين وعلى رأسهم كولين باول وزير الخارجية وكوندوليزارايس مستشارة الأمن القومى ووالتر كانستايزر مساعد وزير الخارجية للشئون الأفريقية، وشملت الزيارة خمس دول أفريقية بحجة مطاردة الإرهاب وتحقيق الحرية والديموقراطية وكرامة الإنسان ، وإجراء تغييرات جوهرية فى القارة عن طريق التدخل الأمريكى فى نظام التعليم

مظاهرات مناهضة لزيارة بوش

والصحة والإقتصاد والأمن والسياسة الداخلية والخارجية ، ودعم إجراءات الأمن التى تتخذها دول شرق أفريقيا بصفة عامة لكى لا تصبح هذه المنطقة مرتعاً خصباً لجماعات الأرهاب الدولى وتعتزم واشنطن توسيع وجودها العسكرى فى أفريقيا لأطول مده ، ولذا فإن السياسة الأمريكية تعمل على إنشاء وضع تنظيمى عسكرى أمنى فى غرب أفريقيا ، وإرسال خبراء ومتخصصين فى مجالات جمع المعلومات .

الإستخبارات والإتصالات

وقد تم تخصيص ١٥ مليار دولار على مدى خمس سنوات لبرنامج القضاء على مرض الإيدز الذى وصفه كولن بأنه أقوى من أسلحة الدمار الشامل، ومعونات تصل إلى ١٠٠ مليون دولار لدول الساحل الشرقى لأفريقيا بعد إنشاء القاعدة الأمريكية الأوروبية فى جيبوتى. هذا بجانب زيادة ميزانية الوكالة الأمريكية للتنمية الدولية إعتباراً من عام ٢٠٠٣ بنسبه ٣٥٪ لتصل إلى حوالى مليار دولار سنوياً للعمل فى أفريقيا فى قطاعات وميادين المعونة الفنية والإغاثة الإنسانية فى حالات الكوارث الطبيعية والمجاعات . وبالنسبة للبترول الخام فإن الولايات المتحدة تستورد من نيجيريا ما يعادل ثلاثة أرباع صادراتها (١,٥ مليون برميل يومياً) ومن المتوقع زيادة هذه الكمية فى السنوات القادمة.

مصر وجنوب افريقيا

أستأنفت مصر علاقتها مع جنوب أفريقيا منذ ثمانى سنوات فقط بعد تحريرها من النظام العنصرى، وقد تم فى تلك الفترة القياسية توقيع أكثر من ١٥ أتفاقية ومذكرة تفاهم تغطى كافة المجالات. وعقدت الدورة السادسة للجنة المشتركة المصرية الجنوب إفريقية أعمالها أخيراً فى بريتوريا برئاسة وزيرى خارجية البلدين أحمد ماهر وسوزان زوما، وقد شارك فى أعمال اللجنة الوفد المصرى الذى ضم السفراء سامى بن مساعد الوزير للشئون الأفريقية وهاجر الأسلامبولى سفيرة مصر بجنوب أفريقيا والوزير المفوض عبد المنعم عمر بالأضافة إلى كبار المسئولين فى وزارات العدل والداخلية والإعلام وقطاع الأعمال والصحة والتجارة الخارجية والطيران المدنى وإتحاد الإذاعة والتليفزيون. وكان الهدف الأساسى لهذه الدورة تفعيل هذه الإتفاقيات، ولذا فقد أختتمت أعمالها بالتوقيع على عدد من البرتوكولات التنفيذية تغطى كافة المجالات، كما تم بحث رسوم الإغراق المفروضة من جانب جنوب أفريقيا على بعض السلع المصرية وإمكانية تحديد البلدين قائمة بالسلع التفضيلية لتخفيف الرسوم الجمركية عليها لإمكان بحث إقامة منطقة تجارة حرة مستقبلاً.

كلمة لابد منها

* إن جهود الزعماء الأفارقة تتشتت بين الطموحات التى تصل إلى المستحيل أحياناً، ولذا لو تم التركيز على هدف لتم إنجازه على الوجه الأكمل ليكون خيراً للشعوب .. إنه من المستحسن البدء بالقضايا السهلة والأقل خلافاً مع تركيز الجهود على مبادرة التنمية الطموحة للقارة وإحترام حقوق الإنسان والتوقف عن الإنقلابات العسكرية ومكافحة الفساد وتحسين أحوال معيشة مواطنى القارة الذى يعانى أكثر من ثلثهم من نقص الغذاء (٢٠٠ مليون)، ويواجه ٤٠ مليون الموت جوعاً ويقضى مرض الإيدز على أكثر من ٣٠ مليون علاوة على المشردين ولاجئ الحرب الذين يزيد عددهم على ٢٥ مليون.

* إن السياسة الأمريكية تجد إستجابة على مستوى الأغلبية العظمى من دول أفريقيا إلا أن الرفض جاء من الرئيس موجابى والعقيد القذافى، وقد صاحب ذلك المظاهرات والمسيرات المناهضة للسياسة والزيارة الأمريكية والتى شملت السنغال وجنوب أفريقيا وتبسوانا. وإن كل من يهمه الأمر يترقب بشغف نتائج الزيارة الأمريكية وما ستخلفة على شعوب القارة ..

* إن جنوب أفريقيا تعتبر قلب أفريقيا وبوابة السوق الجنوب أفريقى بصفة عامة، ولكن بالرغم من ذلك فإن حجم التبادل التجارى بين مصر وجنوب أفريقيا لازال ضعيفاً بعد أن وصل إلى ٣٠ مليون دولار خلال عام ٢٠٠٢ حيث بلغت الصادرات المصرية ما يعادل ١٠.٧ مليون دولار فى حين كانت الواردات من جنوب أفريقيا ما يعادل ١٩.٣ مليون دولار، ويرى أصحاب الرأى أن زيادة الصادرات المصرية يتوقف على التوحيد القياسى فى مواصفات السلع، والمشاركة فى المعارض التى تقام فى جنوب أفريقيا، وإستغلال المصدر المصرى لشبكة مكاتب التمثيل التجارى المصرى المنتشرة فى الجنوب، بجانب إستغلال منظومة المعلومات المتكاملة على شبكة الإنترنت، وحل مشكلة الشحن البحرى بإيجاد خط ملاحى مباشر بين مصر وجنوب أفريقيا..

أحمد ماهر

موزانا زدما

البقاء لله وحده

اللواء بحرى / عاصم السيد أحمد

وأسرة تحرير مجلة إنترناشيونال

وجميع العاملين بها

ينعون بمزيد من الحزن والألم

المغفور له بإذن الله

اللواء بحرى أ.ح / أحمد السيد حميدة

أمين عام إتحاد الموانى العربية

ورئيس أركان القوات البحرية سابقاً

ورئيس مجلس إدارة هيئة ميناء بورسعيد سابقاً

ورئيس مجلس إدارة هيئة ميناء الإسكندرية سابقاً

الذى فقدته أسرة النقل البحرى المصرى والعربى

عزاؤنا فيه رضواناً من الله وعفواً وغفراناً

طيب الله ثراه وألهمنا و أهله الصبر والسلوان

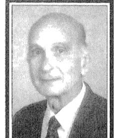
اللواء بحرى / أحمد حميده

هذه كلمات أكتبها بمداد حزين ، وهى وإن كثرت فلن توفى حق من كتبت فى حقه ، إنه اللواء بحرى / أحمد حميده ، هو واحد من صفوة الرجال العظماء الأوفياء من ابناء جيله، علماً وعملاً، فى كافة المواقع والمسئوليات التى تولاها عن كفاءة وإقتدار وإخلاص ، كان رحمه الله قدوة لى ومثلاً أعلى يُحتذى بعلمه الغزير وخبرته الواسعة وكفاءته العملية المشهودة فى القوات البحرية وميناء الإسكندرية وإتحاد الموانئ العربية، كان سيادته بمثابة مرفأ آمن لسفينتى عندما تبحر إليه للإستزادة من علمه الغزير أو إستشارة يقدمها خالصة إلى ابنائه وتلاميذه، ...

رحم الله الفقيد الغالى ، والهمنا جميعاً الصبر والسلوان

د/ أيمن النحراوى

قرأت لك



عميد بحرى متقاعد
عبد العزيز أبو قنديل
عضو منظمة بيمكو

أفكار شابة تستحق الدراسة والتفكير فى صناعة النقل البحرى

عن نشرة مجلة منظمة BIMCO REVIEW 2003

عقدت فى ألمانيا دراسة لمجموعة من ٦٠ شاباً من الحاصلين على درجة ماجستير فى إدارة الأعمال MBA MASTER OF BUSINESS ADMINSTATION ممن يعملون فى صناعات مختلفة وأثبتوا قدراتهم العلمية وكان الغرض من هذه الدراسة إعدادهم للقيام بأعمال أكبر. وكان هؤلاء الشباب من النابغين من جنسيات مختلفة ، وكانت أعمارهم حوالى ٢٩ سنة ، وكانت الدراسة لإختبار قدراتهم على الملاحظة وتنمية قدراتهم على إدراك وفهم ما يحدث فى قطاع صناعى آخر يختلف عن عملهم .

ومُنح هؤلاء الشباب أسبوعين للدراسة والبحث وتقديم نقد لصناعة النقل البحرى وبنياتها الأساسية وتم تزويدهم بالمستندات والمعلومات الكافية عن المنظمة البحرية الدولية IMO وقانونها الأساسى ، ونسخة من كل المعاهدات والإتفاقات البحرية الرئيسية ، والإحتياجات اللازمة لرقابة الدولة فى الميناء PSC ، وتفاصيل ونظم التأمين البحرى، ومعلومات عن كيانات المؤتمرات البحرية CONFER-ENCES والأعلام المريحة FOC ، وعدد من الإحصائيات عن صناعة النقل البحرى منذ ١٩٦٥، وكانت المعلومات التى قدمت إليهم أكثر مما إستطاعوا قراءته فى مدة الأسبوعين الممنوحة لهم للبحث والدراسة. وكان ذلك كله بغرض إختبار قدراتهم على سرعة إستنباط وإستخراج أهم النقاط فى الموضوع . هذا بالإضافة إلى حضورهم العديد من المحاضرات - خلال هذه الفترة- التى غطت كل الأوجه الرئيسية للعمليات والإقتصاديات والسياسات البحرية .

وكانت إستجابة هؤلاء الدارسين النابهين المدركين علمية وبسيطة، وقدموا مادة غزيرة تستحق الدراسة والتفكير ، و ياحبذا لو كانت صناعة النقل البحرى بالنضج الكافى للإستماع إلى آرائهم وأفكارهم ، وفيما يلى ما طرأ على تفكيرهم ، ولنبدأ بسرد الأسس العريضة لما إستخلصوه من نتائج :-

١- أن صناعة النقل البحرى قد تكون السوق الدولى الوحيد المتبقى فى العالم ، حيث الحرية الكاملة فى الدخول فيها والخروج منها. ومثال على ذلك أن أى شخص معه المال اللازم يمكنه الدخول فى سوق إمتلاك السفن دون أى مؤهلات معينة لديه .

٢-أن تنظيم وضع قواعد الصناعة به خلل معيب مما يسهل المخالفات . كما أن التنظيم ليس مستقلاً عن الأغراض والأهواء .

ومن الآراء والأفكار أن قاعدة التنظيمات الدولية فى سوق النقل البحرى تأتى من المنظمة البحرية الدولية IMO وهذه المنظمة تتكون من ممثلين عن الحكومات . ومنها من أصبح يمثل ثقلاً فى الجمعية العمومية للمنظمة بما لديها من عدد السفن والحمولات الكاملة DWT ، فعلى مّر السنين حرص ملاك السفن على تسجيل سفنهم بما يناسب الأوضاع الضرائبية فى دول العالم. هذا أدى إلى أن تسيطر دول الأعلام المريحة FOCS على أكثر الحمولات فى العالم، ومن ثم التأثير فى القرارات والمعاهدات التى تصدق عليها المنظمة البحرية الدولية . أى أن المطلوب تنظيمهم أصبحوا يسيطرون على القائمين بتنظيم العمل والمشرعين .

وهذه الحكومات التى لديها أكبر الحمولات والتى تقوم بتنظيم عمل النقل البحرى فى العالم ليس مطلوباً منها تشغيل كوادر من مواطنيها فى أعمال التفتيش وتنظيم العمل البحرى فيها، ولكنها تستخدم وكلاء عنها ليس لديهم إلا إهتمامات تجارية فقط.

وهذه الحكومات ليس لديها إلتزامات لتطوير وتحسين صناعة النقل البحرى. وقد قال أحد الدارسين "إن التشريع لا ينفصل عن السياسة أى أن السياسة توجه التشريع لما يحقق أهدافها وأما الحكومات المتقدمة تقليدياً فى الشئون البحرية، فلم يصبح لها وضعاً مؤثراً فى هذه التنظيمات نظراً لأنظمة الضرائب بها. ومن ثم فإنها تحاول اللحاق بما يدور فى العالم لإنقاذ ما يمكن إنقاذه. فقد أيقنت هذه الحكومات أن طبيعة تنظيم صناعة النقل البحرى أصبحت تسير وفق أساس دولى خارج نفوذها التقليدى، وأصبحت تحاول تصحيح المسار فى حدودها المحلية، مما أفرز نظام رقابة الدول فى الميناء PSC الذى عن طريقة تحاول هذه الحكومات تصحيح ما تراه من أخطاء فى النظام البحرى الدولى .

وأما هيئات تصنيف السفن، فإنهم أجهزة غير مؤثرة فى تنظيمات المنظمة البحرية الدولية ، لأنهم يخدمون - فى الأساس - المصالح التجارية للدول ولملاك السفن الذين يملكون الحمولات الرئيسية فى العالم ،وهم بذلك يميلون دائماً فى مصلحة عملائهم حرصاً على مصالحهم الذاتية. وهم تحت الجمعية الدولية لهيئات تصنيف السفن IACS - مجرد هيئات تجارية إحتكارية .

وبالنسبة لمستويات الكوادر العاملة فى الصناعة ، فإنها تهوى إلى أدنى مستوى . لماذا؟ إن دول العلم FS التى كانت تقليدياً تسيطر على الحمولات الكبيرة فى العالم، أصبحت ليس لديها خيار إلا أن تتخذ الآن المقاعد الخلفية ، لأن دول الأعلام المريحة المسيطرة عالمياً فى الوقت الحالى ليس لديها إهتمامات فى الإشتراك فى تدريب وإعداد الكوادر البحرية للسفن التى تحمل أعلامها، وعلى أساس قوة التصويت فى المنظمة البحرية الدولية ، فإن دولاً مثل بنما وليبيريا كان يجب أن يكون لديها أكبر مورد وإسهام فى تدريب وإعداد الكوادر البحرية .

لكن ذلك لا يحدث . فليس لدى تلك الحكومات أى إمكانيات أو موارد لهذا العمل ، لكن فى شأن تسجيل السفن، فإن لها المراكز المرموقة .

وعلى العكس من ذلك، فإن دولاً مثل الولايات المتحدة الأمريكية وإنجلترا أصبح لديها حمولات قليلة ولا تستطيع تدبير التكاليف المالية التى كانوا من قبل - يخصصونها لتدريب وإعداد الكوادر البحرية .

أما الملاك، فقد إختاروا ولجأوا إزاء هذا الموقف إلى عدم تشغيل الكوادر البحرية بشكل دائم FuII-TIME على سفنهم أو الإسهام فى تكاليف تأهيل كوادرهم الفنية. ومن المؤسف أن مستوى التعليم فى الصناعة قد تدهور كثيراً مما نتج عنه صعوبة توفير الأطقم الجيدة للسفن، مما أدى فى النهاية إلى تدهور المستويات إلى أدنى حد .

وفى مواجهة هذا الوضع، قلل الملاك من مستويات أماكن الإعاشة (ومن ثم التكاليف) على سفنهم إلى درجة أن هؤلاء البحارة القادمين من دول ذات مستويات معيشية متدنية هم فقط الذين يقبلون العمل فى ظل هذه المستويات المتدنية من أحوال المعيشة فى السفن . كما أنه أصبح لا يوجد مكان للمتدربين على السفن إذا تطلب الأمر. وقد ركز أحد الدارسين على سفن نقل الغازات الطبيعية السائلة LNG وحدد الإحتياجات الدنيا اللازمة لمستوى أى فرد يعمل عليها من ضرورة توفر الخبرة العملية فى العمل على مثل هذه السفن. وتساءل: كيف يمكن للأفراد الحصول على الخبرة العملية المطلوبة ما لم يوجد مكان لهم على ظهر هذه السفن زيادة عن أماكن إعاشة أفراد الطاقم ؟

إن إدراك الرأى العام بهبوط المستوى الإجتماعى والإقتصادى لعمل رجال البحر كان أيضاً نتيجة لضعف البناء التنظيمى لصناعة النقل البحرى. فمعظم الصناعات لديها إهتمامات متنامية بتنظيم إحتياجات التأهيل اللازم لكوادرها ، وهذه نتيجة طبيعية للرغبة العامة لزيادة وتحسين المستويات . فالموظفون طبقاً لقوانين وقواعد تشغيلهم لديهم نظام قانونى للمرتبات والإجازات الدراسية لتحسين مستوياتهم الوظيفية ، أما صناعة النقل البحرى فإنها تسير فى عكس الإتجاه بأن جعلت إستحقاق مرتبات أفراد الأطقم بالرحلة مع جدول ثابت للمرتبات وأجور العمل الإضافى دون تغطية نفقات إمتحانات الترقى لهم

وكان هناك موضوع آخر مهم بخصوص أطقم السفن، وهو الإدراك العالمى بين الطلبة بأن معظم أطقم السفن أصبح الآن يتم تدبيرهم عن طريق وكلاء تطقيم السفن CREW AGENCIES ، وأن هؤلاء الوكلاء لايدفعون مستحقات البحارة إلا بعد الحصول عليها من الملاك. بمعنى أن هؤلاء الوكلاء ليس عليهم مسئولية دفع مستحقات الأطقم التى يقدمونها هم للملاك. وقد إعتبر أن هذا أيضاً من الأخطاء الأساسية فى الصناعة ، فقد أبعد ملاك السفن أنفسهم عن العلاقة المباشرة مع أفراد طواقم سفنهم .

ومن الأقوال المأثورة فى مدرسة إدارة الأعمال "أن كفاءة الشركة من كفاءة أصغر وحدة فيها" . وفى صناعة النقل البحرى تعتبر أصغر وحدة فيها طاقم السفينة الذى غالباً ما يكون أفراده ليسوا موظفين دائمين، ولا تدفع لهم تكاليف إمتحاناتهم لزيادة مهاراتهم وأهلياتهم، وليسوا جزءاً من البنية الإدارية للشركة ، وليس لهم مستقبل مهنى محدد مع مالك السفينة فيما بعد الرحلة القائمين بها والذى قام وكيل تطقيم السفن بتقديمهم

إلى مالك السفينة، ماذا يعنى هذا بالنسبة لكفاءة الصناعة ككل؟

ثم ماذا عن تطبيق قواعد الكود الدولى للسلامة ISM CODE ؟ ألم يكن ذلك خطوة فى الإتجاه الصحيح؟ قام أحد الدارسين بدراسة هذا السؤال وإنتهى إلى مقولة خطيرة من أقوال THOMAS MILLER الذى أرسى قواعد إعادة التأمين لنوادى الحماية والتعويض ، وقدم صورة لما جاء فى كتاب المؤلف المذكور، وجاء فيها " إن المؤمنين لا يرون فى الإلتزام بكود السلامة والإجراءات الأخرى أنها جزء من عملية ضمان التعهد فى التأمين "UNDERITING BRCESS" .

وأشار دارس آخر إلى أنه قام بمراجعة الإحصائيات المقدمة عن معدل تنفيذ كود السلامة الدولى ، ولم يجد فيها إشارة واحدة إلى شركة فشلت فى الحصول على شهادات التأهيل أو الأهلية لهذا الكود . ثم علق على ذلك بأنه إما أن الصناعة لم تكن فى حاجة إلى هذا الكود أو أن الكود فقد أهميته بأسلوب تنفيذه .

وتساءل أيضاً : كيف يمكن لهيئات تصنيف السفن مراقبة تنفيذ كود السلامة الدولى؟ ولماذا لا يكون هذا العمل مسئولية شركات التأمين التى يهمها الأمر مثلاً؟

ولاحظ نفس الدارس أنه فى كل كود مماثل تقول القواعد فيه " إن الشركة سوف .. THE COMPANY SHALL) أما فى كود السلامة الدولى فتقول القواعد "يجب على الشركة (THE COMPANY SHOULD)

وتساءل هل هذا يعكس أن هؤلاء الذين عليهم الإلتزام بما جاء فى القواعد هم الذين كتبوا القواعد ؟ بعد هذا كله على الإنسان أن ينشغل بحال الصناعة ومستقبلها . فعندما يعمل الإنسان فى الصناعة قليلاً ما يصادف أناس نابهين من خارج الصناعة ليس أمامهم إلا التركيز على فحص ودراسة البنية الأساسية لها ، وفيما يلى مقترحات الشباب :-

١- إن التحضير الذى أفرز الجهاز التشريعى للصناعة (IMO) كان يجب أن يهتم بمصالح أصحاب البضائع والشحنات وليس بملاك السفن . فمثلا يكون التصويت على القرارات بين الدول الأعضاء فى المنظمة على أساس حجم البضائع المنقولة من وإلى موانى الدول وليس على أساس حمولات السفن التى تحمل علمها كما هو الحال .

٢- يجب الإحتفاظ بسجل مركزى به درجة جودة السفن وأدائها وأن يطلب من المستفيدين بنقل البضائع (الشاحنين والمستلمين ومستأجرى السفن) إستمرار تحديث قاعدة البيانات لضمان تغطية التأمين لهم .وبهذا الأسلوب يجبر المستأجرون والمستفيدون بنقل البضائع على التفتيش على السفن وتقييمها قبل إستخدامها . كما أن أداء السفينة يجب ألا ينحصر فى النواحى الفنية فقط وإنما أيضاً فى جودة ومؤهلات وحسن أداء طاقمها وإدارة تشغيلها . كما يجب أن يشمل مدى إحتفاظ ملاك السفينة بطاقمها ومباشرة تدريبهم ورفع كفاءاتهم .

٣- المفتشون الفنيون (وهم فى الوقت الحاضر مفتشو هيئات تصنيف السفن) يجب أن تستخدمهم مباشرة دول العلم - أو الدول التى تزور موانيها السفن - وأن تدفع لهم أجورهم عن هذا العمل . ويجب على هؤلاء المفتشين أداء أعمالهم وفق قواعد تضعها جهة فنية تشارك فيها الدول كل حسب حجم عملها وملاك السفن يجب ألا يدفعوا أجور هذه التفتيشات كما يحدث الآن حتى لا تأتى نتائجها محققة لمصالحهم .

وهناك إقتراح فى هذا الشأن بأن يقوم المؤمنون بدفع تكاليف التفتيشات وليس ملاك السفن .

٤- يجب الإحتفاظ بسجل مركزى للأفراد المؤهلين من أطقم السفن التى تعمل حول العالم بالإضافة إلى قاعدة بيانات السفن. وأن يكون إمتحانات أفراد الأطقم مركزياً أيضاً ولو كانت هذه الإمتحانات تعقد فى دول معينة ، وأن تكون المستويات التعليمية للدخول فى خدمة الصناعة ثابتة وموحدة ويتم تحديثها بصفة منتظمة .

٥- أن تكون القواعد والتنظيمات مثل كود السلامة الدولى أساساً ملزماً للتأمين البحرى .

٦- ألا يكون ملاك السفن والمشتغلين بإدارة أعمال السفن OP-ERATORS والمدراء فى شركات النقل البحرى مدراء فى شركات التأمين البحرى أو فى شركات مشتركة MUTUALS .

٧- أن تكون هناك تعليمات ملزمة تتطلب من ضباط وأفراد من الطواقم مرخصين بذلك الإبلاغ عن أى خلل أو قصور فى سفنهم إلى قاعدة البيانات المركزية للسفن. وهذا للتغلب على الخوف المعتاد الذى يواجهه أفراد الطواقم على مستقبلهم إذا هم قاموا بالإبلاغ عن الخلل والقصور حالياً .

٨- يجب على الصناعة أن تتخذ إجراءات حديثة لأسس تقدير الإيرادات والرسوم التى تبنى حالياً على أساس الحمولة القائمة GRT أو الحمولة الصافية NRT ، ويجب أن يكون الأساس فى تقدير رسوم الموانى هو الطول الإجمالى LOA للسفن .

٩- يجب زيادة مستوى القواعد الخاصة بنوعية الأحوال المعيشية لأطقم السفن وتوفير الأماكن للمتدربين على ظهر السفن . وعلى الضباط الكبار فى السفن التعرف على نظام الإدارة بمكاتب الشركة فى البر للإرتقاء بمعلوماتهم فى العمل فى البر وفى إدارة الموانى لمساعدتهم فى الدراسات التأهيلية المطلوبة .

١٠- يجب تحديث المؤهلات للأطقم كل ثلاث سنوات مثلا حتى يسايروا التغييرات فى التقنيات والتنظيمات فى السفن وفى مكاتب الشركة فى البر .

١١- يجب تطوير مستلزمات تصميمات السفن الجديدة من خلال إدارة فنية مركزية حتى يمكن تزويد السفن بالأجهزة والمعدات ذات المستويات الموحدة. وهذا يُمكن الصناعة للإنتقال إلى نظام تطقيم مماثل لما يحدث فى صناعة الطيران، حيث يمكن إنتقال الأطقم بين السفن وأن يصبحوا ملمين بكل النظم الحديثة .

١٢- هناك إقتراح بإنشاء سجل مركزى للمفتشين، وأن يكون المفتشون مستقلين عن أى تنظيم صناعى تجارى آخر . ويجب أن تكون مؤهلات المفتشين مدونة فى البنية المهنية لرجال البحر، بحيث يكون ضمن مستقبل العمل فى البحر أن يصبح أفراد الطواقم القدامى مفتشون بحريون فى المستقبل. وكما هو الحال فى صناعة الطيران لا يصح أن يكون الفرد مفتشاً بحرياً إلا إذا كان يحمل شهادة أهلية صالحة لقيامه بالتفتيش على نوع معين من السفن. إذ كيف تسمح صناعة التأمين بغير ذلك ؟ وعلى المفتشين البحريين تحديث شهادات التأهيل الخاصة بهم بالسفر على السفن على فترات لأغراض إضافيين EXTRA .

وبعد ، لقد فشل جميع الدارسين فى معرفة العيوب الأساسية فى الصناعة كما جاء فى تعليقاتهم. لكنهم توصلوا إلى نتيجة عامة هى أنه برغم من أن الصناعة تحاول تحديث نفسها بإدخال نظام إدارة السلامة الدولى ISM، فإن تغييرات قليلة جداً تمت فى بنيتها على مر العقود السابقة .

وهناك شعور مشترك بأن هناك هُوّة فى معرفة ما يجب عمله، وهذا أيضاً من الأقوال المأثورة فى مدارس إدارة الأعمال بأن المشاكل معروفة ولكن المصالح التجارية قوية جداً بحيث أن الذين يعلمون ويفهمون ليسوا فى موضع يتيح لهم التغيير .

وبدون التغييرات الأساسية المقترحة وأمثالها ، فإن الأمل ضعيف فى فرض المجال المناسب للعمل الذى يُمكن الصناعة سواء أصحاب البضائع أو ملاك السفن من المساهمة المتضامنة فى تكاليف الصناعة الحديثة. وبدون هذا الأساس، فإن الصناعة ستستمر فى الهبوط مع إستمرار هبوط مستويات السفن والأطقم إلى المستويات الدنيا، وكذا مستويات سير أعمال تشغيل السفن ، وهذا يؤثر على مستويات التكاليف والنوعية والخدمات .

فى النهاية ، من الصعب الإختلاف مع وجهات نظر هؤلاء الشباب . فهى آراء وأفكار تستحق الدراسة والتفكير .

***



قناة السويس تحقق أعلى الإيرادات

أعلن الفريق [illegible] رئيس هيئة قناة السويس فى مناسبة الذكرى ٤٧ لتأميم القناة أنها حققت خلال العام الماضى أعلى الإيرادات فى تاريخها حيث بلغت ملياري و ٦٠٨ ملايين دولار ، كما أنها حققت أعلى المعدلات من حيث عدد السفن أو الحمولات العابرة التى وصلت إلى ١٤,٦١٠ ألف سفينة حمولتها ٤٩٩ مليون طن ، وأشار رئيس الهيئة إلى أن المراحل الثلاث لتعميق مجرى القناة وصلت به عام ٢٠٠١ إلى عمق ٦٢ قدماً ،وبلغت تكلفتها ٢٤٣ مليون دولار إلا أنها حققت إيرادات إضافية بلغت ٦٠٠ مليون دولار ، ويجرى العمل للوصول بالغاطس بنهاية عام ٢٠٠٦ إلى عمق ٦٦ قدماً ليسمح بعبور السفن العملاقة وخاصة سفن الصب .

الفريق / أحمد فاضل

وقد حققت القناة من أعمال القطر داخل البحار والمياه الإقليمية ١٧,٥ مليون دولار و ١٣,٦ مليون دولار من نظام إنتظار السفن و ٤٣,٥ مليون دولار من خلال التكامل مع خط سوميد و ١٤٦ مليون دولار من التخفيضات الممنوحة لناقلات الغاز الطبيعى .

تطوير نظم الموانى فى مصر

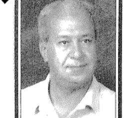
صرح المهندس حمدى الشايب وزير النقل بأن الوزارة تقوم بتنفيذ النظام الإلكترونى الجديد بالموانى المصرية ، ويشمل المشروع الشبكة الرئيسية وأجهزة الإتصال ونظام التبادل الإلكترونى بجانب إنشاء مراكز المعلومات الرئيس ، ونظام معلومات الميناء "NAVIS" ، ونظام الحاويات وخدمات الدعم الفنى .

م/ حمدى الشايب

وقد تم توقيع بروتوكول تعاون فنى مع وزارة الإتصالات والمعلومات لتطوير الموانى بمصر ورفع كفاءة الإدارة بها، حيث تقوم الهيئة القومية للبريد بإعداد الخطة التفصيلية والمكونات الأساسية للمشروع ، وتوريد جميع الأجهزة والبرامج والكابلات اللازمة للتشغيل ، وتنفيذ شبكات الإتصالات المحلية والإشراف عليها وعلى شبكة الألياف الضوئية ، وكذا على عمليات التركيب والتشغيل بشبكة نقل المعلومات بين الميناء والجهات الخارجية ، وتنفيذ البرامج التدريبية .

بقلم أ. سمير معوض - خبير إقتصاديات النقل البحرى





•• الحلقة التاسعة والعشرون ••

اللوجستيات فى الموانئ ومحطات الحاويات

فى الحلقة السابقة تحدثنا عن خدمات التوزيع اللوجستية عن طريق مراكز التوزيع الرئيسة ونقاط التوزيع الفرعية. ولم نشر فى سياق الحلقة إلى أنه أيضاً توجد عمليات توزيع تأتى فى المرتبة الأولى (Primary Distribution) وعمليات توزيع ثانوية (Secondary Distribution) وفقما تتطلب خطط تقديم الخدمات اللوجستية. وفى سبيل ذلك تم إبتكار حاويات ذات أحجام صغيرة. (Mini - Containers) وتختلف حجوم هذه الحاويات الصغيرة. فمنها ما يبلغ سعته التكعيبية (٣,٧٠م X ٢,٥٥م X ٢,٦٠م) ومنها ما تصل سعته إلى (١,٨٢مX٢,٥٥مX٢,٦م) وأكبر هذه الصناديق تصل طاقة حمله إلى من ٨ إلى ٩ بالتات أوروبية الحجم (Euro pallets) التى يصل حجم الواحدة منها (٨٠سمX١٢٠سم) أو ٦ بالتات من طراز (ISO Pallets). وتقوم إحدى الشركات المتخصصة بتصميم صندوق (حاوية) يتسم بالقوة لا يمكن للعملاء التمكن من فتحه إلا بإستخدام مفتاح إليكترونى (Electronic Key) يتم إستخراج شفرته من خلال الموقع المختص على شبكة الإنترنت وبدون ذلك لا يمكن فتح قفل الحاوية.

كل شئ فى عالم اللوجستيات لا يسلم قياده سوى للمتغيرات التى تعيش وتقتات على التطور الذى لا يعرف معنى لمصطلح الركون إلى الثوابت. فالتقدم لا يتحقق إلا مع التطور والتطور فى جوهره هو الحركة الدائبة إلى الأمام حيث توجد الفرص المنفتحة دائماً على تحولات لا حصر لها. فمع ميلاد التجارة العولمية الإليكترونية (E-Commerce) كان لابد أن يتواكب ميلاد اللوجستيات الإليكترونية معها (E-Logistics) لتقدم لها ما يتوافق مع إستراتيجياتها وسياساتها من متطلبات وإحتياجات خدمية. وبالتالى ما دامت وجدت التجارات الإليكترونية واللوجستيات الإليكترونية كان لابد أن يكون ذلك تمهيداً حقيقياً لبروز جيل جديد من الموانئ يحمل مسمى الموانئ الإليكترونية. (E-Ports) ومن ثم فإن محطات الحاويات المحورية على مستوى العالم صارت تجمعاً لمصفوفة من الخدمات الحديثة التى يطلق عليها (E-Services) الفيزيقية منها مثل التجهيزات والمعدات وغير المادية منها مثل البرمجيات والحلول الذهنية للعقبات والمشكلات.

ولب صناعة اللوجستيات هو أن تقدم الخدمات اللازمة لتسهيل التفاعلات الإقتصادية والعلاقات التجارية وتبادل المصالح المشتركة ما بين أطراف المبادلات التجارية عبر أركان الكرة الأرضية. ما بين الشاحن والمستورد، وما بين الناقل ومستلم البضائع، وما بين محطات الحاويات والسفن ناقلة الحاويات والبضائع، وما بين البنوك وشركات التأمين وهذه الأطراف إلى غير ذلك من الجهات المتعاملة فى التجارة الخارجية العالمية إبتداءً من إبرام العقود إلى مراحل التسليم النهائية، على طول حلقات سلاسل الإمداد (Supply Chains) والتى عادة ما تتألف من البائعين (Providers) وملاك السفن الناقلة للتجارة الدولية (Carriers) والعملاء / المستوردين. (Customers) وفى شتى الأحوال فإن صناعة اللوجستيات عليها أن تعكس فى آدائها تباين فلسفات اللاعبين الأساسيين فى مجالات الإقتصاد. (Reflects The Contrasting philosophies Of The Major Players) وتؤدى اللوجستيات الإليكترونية فى هذا الصدد دوراً مهماً فى صناعة النقل البحرى المتعدد المجالات (Multiple Ocean Transportation Industry) حيث تقوم برمجياتها بإظهار جداول مواقيت وصول وإبحار السفن، وشبكات الموانئ والخطوط التى تعمل ما بينها وعليها.

ونظم حجز الفراغات وخرائط تحديد المسارات، وتتبع رحلات وتحركات السفن(Track And Trace) إلى جانب ذلك طريقة الإستعلام عن عروض أسعار النوالين والخدمات (Request For Quotations = RFQ).

وسوف تبقى صناعة اللوجستيات من ضمن أبرز وأهم العوامل التى ستحدث تغيرات مادية وتحولات تكنولوجية وإليكترونية فى مجالات الأسواق الإقتصادية الدولية الإليكترونية (E-Markets) وعمليات وأنشطة تبادل وتداول التجارة العالمية الإليكترونية (E - Commerce)ستدخل تعديلات هيكلية على مجمل العلاقات العضوية ما بين الصادرات والواردات ما بين الإنتاج والإستهلاك. ما بين التراكمات الرأسمالية والتكنولوجية والإليكترونية وتنويع وتوزيع القواعد والقوى الإنتاجية على مجالات أشد وثاقة فى الصلة بمجالات الإتصالات الحديثة والتوسع فى إستخدام أدوات الإقتصادات الرمزية أو الرقمية (Digital Economy) ومع ثورة الإقتصادات اللوجستية ستخضع أنماط التطورات التكنولوجية والرأسمالية المادية والذهنية إلى تغيرات سريعة فى مكونات بنيتها ومركبات هياكلها. وهناك مؤشرات قوية إلى أن الموانئ سوف تدخل فى عداد ما يعرف بالمتاجر الإليكترونية (Cyber Stores) التى بإمكانها أن تنتج وتقدم مجموعات متكاملة من الخدمات اللوجستية. وهكذا ستصبح شبكة الإنترنت الدولية بمثابة مؤسسات للبيع والترويج والتسويق. وستبقى صناعة إقتصاد الخدمات اللوجستية صناعة محايدة، أى تجمع ما بين الجوانب السلبية والجوانب الإيجابية دون أى عمليات إنتقائية فبينما تخدم اللوجستيات عمليات المضاربات النقدية فى بورص العالم والتى بلغت عام ١٩٩٥ نحو ١,٢ تريليون دولار فى اليوم الواحد، قامت بخدمة التجارة الدولية فى السلع والخدمات بما قيمته ٢٤ مليار دولار فى اليوم الواحد أى ما نسبته ٢٪ من المضاربات النقدية.

وهذا يفسر إستمرار الإنفاقات الإستثمارية العالية فى تطوير وتحديث الأدوات المعلوماتية والتكنولوجية التى تعتبر من أهم ركائز صناعة اللوجستيات، وهذه الإستثمارات البناءة تؤدى فى ذات الوقت دوراً مزدوجاً إذ على قدر ما تستحث التطورات فى إتجاه تحسين أوضاع كل ما هو جديد فى هذه الصناعة فإنها تعمد إلى إزالة وتفكيك كثير من المستويات القديمة لصناعة الخدمات التقليدية، ويدخل ذلك فى نطاق ما يسمى بالتدمير المبدع (Creative Destruction) على طريقة نظرية النشؤ والإرتقاء التى تعلى من شأن مفهوم أن البقاء للأصلح (Survival For The Fittest) أو الأكثر ملاءمة ومواءمة لطبيعة المتغيرات، ولذلك فإن الذى يحسم الصراع التنافسى ما بين ميناء وميناء وما بين محطة حاويات وأخرى هى المستويات اللوجستية التى تتسلح بها الموانئ الحديثة، فميناء "جبل على" يأتى فى موقع تال بعد موانئ هونج كونج وسنغافورة وروتردام غير أنه يقف فى موقع متقدم بالنسبة لكثير من الموانئ العربية.

وتبقى رءوس الأجندات فى مجال الخيارات والأفضليات متضمنة لسؤال (بند) يحتل دائماً موقعاً متقدماً وهو ما الذى يجعل ميناءً محدداً مركزاً لوجستياً لعمليات الأقطرمة التجارية البحرية الدولية؟ (Sea-To-Sea Transhipment) والإجابة لا بد أن تشير على نحو قاطع إلى أن هذا الميناء يمثل مركزاً بارزاً على خرائط العالم اللوجستية فى عصر عولمة التجارة، وعادة ما ترسم الخرائط اللوجستية على أساس إعتبارات وعناصر إقتصادية وتكنولوجية وبحرية تتجمع معاً لتحقيق جدوى تتوازن فيها المصالح المتبادلة والمشتركة لشتى أطراف التجارة العالمية. ومن المهم أن تتوازى جميع العناصر الداخلة فى صناعة اللوجستيات أى الشاحنون والناقلون والموانئ ومحطات الحاويات فى معدلات إنتاجها لتكون شريكاً محققاً للإنتاجية على نحو مرتفع (Highly Productive) بما يعنى النزول بالتكاليف إلى أقصى درجة (Cost Competitive & Cost Efficient) فالربحية الحقيقية لا تتمثل فى إختلاف الجانب الإيجابى عن الجانب السلبى فى حساب الأرباح والخسائر فقط بل الأهم أن تتحقق الربحية من خلال العلاقة المحكومة والمنضبطة ما بين الإنفاق والدخل بحيث لا يترك لأى عملية لوجستية فرصة لتهديد مستويات الربحية وتقليص أرقام القيم المضافة أو تآكل معدلات التراكمات الرأسمالية للقائمين بها.

ومن الهام أن ندرك على نحو واضح أن الموانئ لم تعد تعمل إستناداً إلى كونها حقائق أو معدلات جغرافية ثابتة على خرائط الكرة الأرضية، إذ أن ذلك بات ينتمى إلى عصور مضت، بل صارت الموانئ تعمل إرتكازاً على رؤى وحسابات مختلفة تتجلى فى أنها قوى إقتصادية لوجستية تعمل وفق الإنقلابات العلمية

والتكنولوچية والإليكترونية والإقتصادية الرمزية أو الرقمية (Digital Economies) التى فتحت آفاقاً بلا حدود أمام توسع وتنوع هذه التجارة التى تنمو مع نمو الحاجات والإرتقاءات الحضارية فى شتى بقاع العالم ، وفن وعلم صناعة اللوجستيات هما معاً الأداة التى تبحث بهما الإقتصادات العالمية المتقدمة عن أقوى الصيغ وأفعل الوسائل لبناء مراحل أعلى وأنمى من التقدم المتواصل للمبادلات الإقتصادية والتجارية بين الكتل الإقتصادية والقارات والأقطار والشركات فالتجارة هى قلب الحضارة النابض .

فى مجال تشغيل نظم تجارة الحاويات كان هناك خياران أمام الشركات العاملة فى مجال النقل البحرى المرتبط على نحو وثيق بأنشطة اللوجستيات المتصلة بالموانئ المحورية ، الخيار الأول هو أن تعمل بنظام التشغيل القائم على أساس سيطرة الناقل على حرية تداول وإنتقال الحاويات (Carrier-Own Container = COC) أو بنظام تحكم الشاحن (المصدر) على مسارات وتحركات الحاويات (Shipper-Own Container = SOC) غير أن الأرجحية مالت كفتها تجاه النظام الثانى حتى تعفى خطوط النقل البحرى نفسها من تبعة الدخول فى إلتزامات ومسئوليات حيث تقع عليها مهام إمتلاك المعدات والتعرض لأعباء تؤدى إلى تآكل الربحية والقيم المضافة اللازمة لدعم أنشطة الشركات .

وتجد صناعة الخدمات اللوجستية مجالات نموها وتوسع أنشطتها على الدوام فى إزدهار الإقتصادات الإنتاجية والتدفقات المتزايدة للمبادلات التجارية الدولية (Strong Flow Of Cargo) من الموانئ وفيما بينها دون أية معوقات أو إنقطاعات . فاللوجستيات لا تجد إزدهارها فى الموانئ التى تتسم بإنخفاض مستويات التشغيل كما أنها تفقد قوى دفعها حين تكون معدلات ملء فراغات السفن دون المستويات الإقتصادية للتشغيل الأمثل . (Low-Load Factor) والعلاقة المطردة ما بين القواعد الإنتاجية لأصناف متطورة من النواتج اللوجستية وأساطيل السفن التجارية البحرية المنتجة بدورها لنوعيات أخرى من اللوجستيات هى على طول الخط علاقات تكاملية وتكافلية وتخضع لمعايير نظرية الأوانى المستطرقة التى تقوم على التوازى المتساوى فى التفاعلات والتجاوبات فى الآداء والإعتماد المتبادل .

وتظهر الفروق واضحة فيما بين الموانئ التى تساعدها بنيتها الأساسية على القيام بدور كبير فى عمليات حاويات الأقطرمة الدولية، وموانئ لا تقوم على أى مستوى فى هذه المهام ، وتعرف الأولى وفقاً للتصنيف اللوجستى الدولى فى المرحلة الراهنة بالموانئ المحورية لعمليات الأقطرمة (Transhipment Ports) كما يطلق على الموانئ الأخرى التى لا تنخرط فى هذه الأنشطة بالموانئ غير المتخصصة فى عمليات الأقطرمة (Non-Transhipment Ports) وتستحق الأولى عادة توصيفها بالمحورية الدولية اللوجستية (Hubism) بينما لا ترقى الأخرى إلى هذا المستوى وتسمى بالموانئ المركزية على المستوى المحلى أو المستوى الإقليمى . إلى جانب ذلك فإن نوعاً آخر من الموانئ يبرز دوره ما بين سلسلة الموانئ المحورية وهو عائلة الموانئ التى تقوم بدور عمليات التوزيع الثانوية . (Feeder Ports) ودخول أى مجموعة من هذه الموانئ المحورية والمركزية وموانئ التغذية فى مجال العولمة اللوجستية (Global Logistics) يعنى أنها قد فقدت الإستقلال الذى لا يصلح لضبط حركة إيقاعاتها مع سيمفونية التوافق والتناغم الآدائى المتجانس. فإقتصاد اللوجستيات إقتصاد إمبراطورى الهيمنة يؤمن بأن أى سلسلة عادة ما تقاس قوتها بقوة أضعف الحلقات فيها. كما يؤمن بأن أسعار الخدمات الأرخص (Bottom-Rock Tariffs) هى أكثرها جذباً للطلب وأعلاها تحقيقاً للأرباح .

وللوجستيات تقسيمات وتصانيف دائمة التغير متواصلة التحديث والتنوع. فالشمس حينما تشرق كل يوم تبزغ ومعها ميلاد حشد من المفاهيم والتطبيقات الجديدة لأنشطة لوجستية لم تكن موجودة من قبل. وهكذا فإن محاولة تنميط الخدمات اللوجستية على سبيل الحصر تعد من الأمور التى لا تتوافق مع الواقع العملى. فهناك لوجستيات مادية ملموسة تزخر بها ميادين الممارسات العملية، وهناك لوجستيات فكرية ومعنوية تقف من خلف المشاهد التطبيقية . وهناك لوجستيات تكنولوجية على مستوى الآلات والمعدات والركائز العينية، وأيضاً على مستوى دور الحواسيب الإليكترونية ودورتها الدموية المتمثلة فى البرمجيات التى تحتوى على مخرجات الطاقات الذهنية البشرية. وهناك لوجستيات التعبئة والتغليف . ولوجستيات الحفظ والتخزين . ولوجستيات الدعاية والإعلان والترويج . ولوجستيات النقل. ولوجستيات التنسيق ما بين قوى العرض والطلب (التوزيع السلعى). ولوجستيات دورات الحاويات الفارغة والممتلئة. ولوجستيات رءوس الأموال البشرية ورءوس الأموال المعنوية .

وتهتم نظم صناعة اللوجستيات على إمتداد جبهاتها الواسعة بتنويعات من الخدمات لا تنتهى عند حد . ففى الموانئ ومحطات الحاويات تتجه اللوجستيات إلى تزويد دوائر الأداء والإجراءات الجمركية ببيئة ذات مفاهيم تجارية تعتمد على الآليات الحديثة (Automated Commercial Environment) التى أثمرت إجراءات جمركية محدثة لا تعوقها العمليات الورقية (Customs Paperless Process) المتعلقة بالصادرات والواردات وتحركات الحاويات وتخزينها وإعادة شحنها، وإلى جانب توفير المزايا التنافسية التى تتعلق بالعوامل الجاذبة على مستوى العمليات الإدارية والتشغيلية (Operating Conditions) فى الموانئ .

على مستوى البنية الفوقية لصناعة اللوجستيات فإن السياسات والإجراءات الضرائبية تعد من ضمن أهم الأسس التى تبنى عليها قرارات الإستثمار فى هذه الصناعة . إذ أن أى عيوب تلحق بهذه السياسات والإجراءات ستسفر عن إيجاد مصاعب جمة فى تهيئة الأوضاع لميلاد مناخ موات يحفز على تنمية وتطوير هذه الصناعة وفق تخطيط طويل المدى (Long-Term Planning) ينهض على ركائز من اليقين فى إمكان الإزدهار والإنتعاش بفضل وجود إطار عام غير مذبذب للسياسات الضرائبية . (Long-Term Taxation Framework) وفى كل الأحوال فإن صناعة اللوجستيات بقوة دفعها الدائمة وحساسيتها المفرطة للمتغيرات الإجتماعية والإقتصادية والسياسية تبحث دائماً عن المزيد من الفرص غير آبهة بالتحديات . (Opportunities Not Limitations) .

ويعنى التطور فى الآداء والإدارة اللوجستية أن يتحول الكم (Quantity) فى المنتجات اللوجستية إلى كيف (Quality) فى مستوى إسهام هذه المنتجات فى تحسين والإرتقاء بشبكات التعاملات والمبادلات التجارية والصناعية والزراعية . فالكيف فى صناعة اللوجستيات يعنى أن التكاليف سوف تتدنى إلى أقل المعدلات الممكنة . كما تعنى أن عامل الزمن (Time Factor) سوف يقل بحيث تتسع الوحدة الزمنية المستخدمة فى الإنتاج لإستيعاب عدد أكبر منها . كما تعنى كذلك أن وحدات الطاقة الآلية والبشرية ستتضاءل إلى أقصى مدى . وتحقق كل أولئك العناصر الوفورات الإقتصادية التى تجعل من صناعة اللوجستيات نظاماً خدمياً عالمياً أو عولمياً جاء ليحقق طوراً مختلفاً فى مجال العلاقات الإقتصادية الدولية .

فالونش العملاق فى محطة الحاويات الذى يتداول ٤٥ صندوقاً (Box) أى حاوية فى مدى ساعة من الزمن يكون قد حقق إنتاجية مزدوجة لكل من سفينة الحاويات ومحطات الحاويات فى ذات الوقت أى ٤٥ x ٢ = ٩٠ وحدة متداولة فى الساعة .

فلو إحتسبنا هذا الأمر على أسس أنشطة بضائع الأقطرمة بإفتراض أن محطة الحاويات هى سفينة محاذية لسفينة الحاويات وتم التفريغ والتحميل بنظام المسافنة (Transhipment) فإن الأولى سوف تناول الثانية ٤٥ حاوية وأن السفينة الثانية سوف تتناول من الثانية ٤٥ حاوية. وبقسمة الساعة (٦٠ دقيقة) على ٩٠ حاوية هى ناتج عمليات المناولة لصار زمن تداول الحاوية ٤٠ ثانية. وهذه التطورات تحدث بفضل الثورة الحادثة فى ميدان التكنولوجية الرقمية (Digital Technology) التى تدمج فى الآلات والمعدات المستخدمة فى محطات الحاويات.

وتدخل صناعة اللوجستيات فى إطار الصناعات غير النمطية، برغم أنها تنتج وتسوق على نطاق واسع. بل تمتد سوقها على إتساع خطوط الطول والعرض للكرة الأرضية. لكنها مع ذلك صناعة فورية الإستجابة لمتغيرات الطلب لأنها صناعة تدخل بكثافة فى مجالات الإنتاج والتسويق والتوزيع والتخزين والإستهلاك. وفلسفة محطات الحاويات الإقتصادية لا تتعلق بأنها ورشة لتداول وتناول وتخزين الحاويات. إنها بالأحرى قاعدة إنتاجية وسيطة تعمل فى أنشطة إقتصادية هامة ولازمة لرحلات التجارة الدولية وتمتلك مستوى مرتفع من البنى الفنية والإدارية والتنظيمية والإجتماعية التى تزودها بالميزات التنافسية.

كان جزءاً كبيراً من التخطيط لتطوير الأنشطة المينائية لاسيما فى أعمال تداول ومناولة بضائع الترانزيت والأقطرمة يعتمد فى الأساس على القيمة والطاقات العضلية لمجموعات القوى العاملة فى هذه العمليات. وكانت هذه القوى العضلية (الفيزيقية) من ضمن أهم محاور التنمية الإقتصادية والإجتماعية فى الميناء هى التى تحدد مساراتها ومنعطفاتها ومراحل توسعها. غير أن الإنقلابات التكنولوجية نحت هذه العوامل عن مواقع السيادة إلى المرتبة الأقل تأثيراً. وهذا هو مناط التنافس ما بين الموانئ ومحطات الحاويات. وتعد حرب الإقتصادات التكنولوجية هى أقوى مضامين صناعة اللوجستية.

بالحسابات الإقتصادية والبيئية فإن إضافة دولار للناتج القومى من خلال صناعة الخدمات اللوجستية لا يتطلب كما هو فى إقتصادات الصناعة والزراعة كميات غازات إضافية تنبعث من إحتراق الوقود فى المصانع والمعدات والآلات الحقلية.

فصناعة اللوجستيات فى جانب كبير منها صناعة بلا مداخن أى صناعة نظيفة نسبياً بالمقارنة مع غيرها من الصناعات، ويحقق دخلاً قومياً نظيفاً لا تترتب عليه مضاعفات سلبية تؤثر على توازن النظام البيئى (Eco - System) لاسيما وأن الكم الأكبر من تجهيزات ومعدات الموانئ ومحطات الحاويات تتجه أكثر فأكثر إلى إستخدام الطاقة الكهربائية فى الإدارة والتشغيل. وهى أيضاً تحمى الظهور العمرانية من حولها (Urban Hinterlands) من الأضرار الناتجة عن عمليات التلويث الغازى والكيمائى الذى عادة ما تكون تكاليفه وأعباءه كبيرة على المدنيين المتوسط والطويل. وعادة ماتسعى صناعة اللوجستيات إلى البحث الدائب عن الأساليب والوسائل والبدائل الأكثر تطهيراً للمحيط البيئى إدراكاً منها بأن تقدم الإقتصادات الحديثة والتكنولوجيات الفائقة التقدم يؤدى نموهما إلى صناعة مجال إقتصادى حيوى لنمو هذه الصناعة.

قضيــــة التــــدريب

ومشـــاكـــل الفهـــلـوة

بقلم : عبد الحميد مرسى عنبر - محام بالنقض والدستورية العليا

وجدت نفسى بين العديد من المقالات على صفحات الجرائد اليومية من رجال أعمال فى قطاعات عديدة تتناول بالتحليل والنقد نصوص القانون وهم ليسوا أهلاً لها، بل أصبح البعض يتناول القوانين بالشرح والتحليل دون تخصص . وعلينا أن نسكت لان هؤلاء هم أصحاب الصوت العالى والكلمة المسموعة بل فى أغلب الأحيان قادرين على تغيير الاوضاع بسهولة فكان نتيجة ذلك. مانراه من اضمحلال فى صياغة مواد القانون والقرارات . واغلاق مدينة بأكملها مثل بورسعيد على أمل الصناعة والإستمارات التى لم تأت فى عز أزدهارها واليوم نبكى على حالها. لانه يجب على من يتصدى لمسائلة عامة تمس الصالح العام

ليس من زاوية المصالح الشخصية - أن يتقى الله فيما يقول ، وفيما يكتب ويعود إلى أهل هذه الصنعة ويأخذ أراءهم، وتعودنا أن نستمع إلى الأراء المعارضة قبل الموافقة ونتبين الحجج والبراهين لهولاء ونرد عليها بذات الحجة تلك قواعد من يتصدى للعمل العام ، ولكن اليوم نجد جهابزة القانون فى غير تخصصة يصول ويجول فى الحذف والإضافة دون أستحياء ، ولأن هذا الوضع ليس بعيداً عن قضية التدريب أو غائبة عنه لأن من يتحدث بتلك القدرة لو استمع إلى مستشاره القانوني وليس موظفه القانونى لوجد عنده حلولاً لبعض المشاكل لإن العقبات التى قد يتصورها البعض هو قيود أمان لبعض ضعاف النفوس وضوابط قانونية لعدم التخريب والهدم وليس روتين وقيود ، وإذا كنا من داعاه التغيير ولكن التغيير بحذر بعد فتحنا الباب من قانون الإستثمار الأول عام ١٩٧٥ وحتى الآن لانجد إستثمارات تدفقت كما هو كان متصوراً، بل إستخدام لأغراض شخصية لغصب المال العام وتهريب النقد الأجنبى وتجارة فى العملة ومضاربات مشبهة ولم نتعلم ، فتحنا باب النقل البحرى بالقانون رقم ١ لسنة ٩٨ ولم نجد أحد عند الباب سوى وكالات بحرية هزيلة تتخطف من بعضها البعض خطوط الملاحة دون أن تكون قادرة على التسويق الخارجى ، والآن أيضاً يحاول البعض فتح الأبواب الأخرى لتملك السفن دون إمكانيات حتى التأجير ودون دراسة من الحكومة كيفية التمويل الجيد حتى يكون تغيير النصوص القانونية والقرارات مرتبطة بتحديد الطريق الأساسى والبدائل للتملك فيكون المقابل مجزى مقنع للتغيير، وأذا كنا نلوم المسئولين فى الحكومة للإستجابة لهؤلاء مدعوين المعرفة فى مجال القطاع الخاص بدراسات هزيلة فيجب على الحكومة أن تكون لها دراستها الإستراتيجية التى لا يتحيزلها المستشارين الذين يعملون لدى جهات القطاع الخاص وتحت سيطرتهم مهما كانت إمكانيات هؤلاء فى مساعدة الحكومة بالتبرعات والأعمال الخيرية والإمتيازات الخاصة ، وأن تمحص ذلك، والأهم من ذلك هو ماذا يقدم القطاع الخاص اذا ما تم الإستجابة لتلك الطلبات فرصد الباب خير من فتحه على مصرعيه لا تسطيع الدولة أن تتحكم فى مقدراتها وكفانا ما سمعناه منهم من إنجازات لم تتحقق وغلق منطقة بورسعيد أمام ضغطهم الملح أنها باب التهريب وتخريب الصناعة الوطنية، وصدر قانون النشاط الإقتصادى للمنطقة الحرة ولم يسأل أحد لماذا مجلس الشعب تبنى هذا القانون، الذى صدر تحت ضغط لدخول مشروع القانون على عجل لمجلس الشعب، هم ذات الصوت المسموع حماه القطاع الخاص كانوا يحاربون لبقاء مصالحهم ولهم الحق فى ذلك ، ولكن أستجابة مجلس الشعب لما قالوا دون دراسة وتحقيق التوازن المطلوب ما بين حماية الصناعة الوطنية وبين تحقيق معدلات النشاط الإقتصادى المطلوب لما له أثر إيجابى على مشكلة البطالة والعدالة الإجتماعية أدى ذلك إلى إنهيار ٧٠٪ من إقتصاد بورسعيد- كما يقول الإستجواب المقدم لمجلس الشعب وعدم وجود فرص عمل واصبحت مدينة أشباح أصبح صندوق التنمية الموعودة لا أثر له ، فلم يُسأل فى مجلس الشعب لماذا لم تنهال الإستثمارات الأجنبية والعربية أثناء إزدهار نشاط بورسعيد؟ وكان التخطيط لها لإنشاء قاعدة صناعية، وهل يأتى الإستثمار بعد أن تحولت لمدينة أشباح؟ وكان الرد أن هناك حجم إستثمار فى بورسعيد ٢,٥ مليار جنيه كما جاء فى رد وزير التنمية المحلية اللواء مصطفى عبد القادر ولم تجد اللجنة الإقتصادية سوى مقترحات هزيلة هى مساواة بين العائدين من بورسعيد والعائدين من الخارج لتشجيع المواطنين المصريين والأجانب على زيارة المدينة للقضاء على حالة الركود بها وهو أعتراف محمود من اللجنة بأنها ليست فى حالة أزدهار كما وصفها وزير التنمية الإدارية .

(يراجع بالتفصيل زوبعة بورسعيد وردود مصطفى عبد القادر الواضحة جريدة الأهرام الجمعة ٦ يونيو ٢٠٠٣) يذكرنا هذا اليوم المشئوم بأيام نكسة ١٩٦٧ والتصاريح الوردية فكانت الهزيمة الثقيلة وهذا لا يبعدنا عن قضية التدريب لأن رجال الأعمال لم يتعودا أن يستمعوا إلى أراء الأخرين ويجلسوا مجالس العلماء، وإنما غرتهم مجالس السهر ، والبعض الأخر يُجالس رجال أعمال أخرين لعله يقتسم صفقة أو فرصة لرواج بضاعته الراكدة تلك حقيقة مذكرات ونصائح رجال الأعمال لتوريط مسئولين فى الحكومة ومجلس الشعب، والويل كل الويل لمن يلتفت عن مطالبهم ينسبون إليه التقصير والروتين والتعقيد ، ويكون مهدد فى منصبه .

وقضية التدريب لديهم لصغار الموظفين أما هم فهم محاضرين لمن هم أجهل منهم ، ولعل ذلك راجع إلى سببين:

أولاً : لأن المؤتمرات الحكومية وغير الحكومية تدعوهم ليلقى محاضرة ويدلوه بدلوه فيعتقد أنه قد أصبح عالماً .

ثانياً: ليس هناك مساحة صدق فى تلك المؤتمرات حتى يراجع ما كُتب ويتم التعليق عليه بل قدرة رئيس الجلسة تقاس بمدى سيطرته على القاعة وعدم التجريح، فكيف يعرف من أخطأ مقدار خطأه تحت مسمى أن ذلك راى شخصى ولكن الحقيقة أن الرأى الشخصى يجب أن يكون لفرد وليس بصفته رئيس جمعية أو لجنة أوغرفة لأن ذلك معناه أنه أعلن أراء الأعضاء وليس رأى شخصى وبذلك يؤثر أذا لم يكن هناك رأى مخالف يستند لحجة أخرى لذلك فأن التدريب يجب أن يبدأ بهم لا بمن يعملون لديهم لأنه لابد أن يستمعوا ويتعلموا قبل أن يفتوا بغير علم.



الأستاذة / سهى عاطف مرونى عند تسلمها شهادة التقدير من الدكتور / صلاح المقدم وبجانبه الأستاذ / هاشم أبو العلا الذى شارك فى تسليم شهادات التقدير للحاضرين، والأستاذ / عبد الحميد مرسى عنبر منظم الدورة والأستاذ / عادل عبد المعطى

عرض خاص عن



مجمع مركز دبى التجارى العالمى لأهم عملاء فندق نوفوتيل



مبارك بن فهد
مدير مركز دبى التجارى العالمى

نظم مركز دبى العالمى للشقق الفندقية يوم ١٢ من أغسطس عرض شامل حول مجمع مركز دبى التجارى العالمى لحوالى مئة من أفضل عملائها الدائمين تم تنظيمه من قبل فندق نوفوتيل مركز دبى التجارى .

قال مبارك بن فهد، مدير عام مركز دبى التجارى العالمى أن قسم المبيعات فى مركز دبى العالمى للشقق الفندقية قد حقق نجاحاً ملحوظاً حيث حققت الشقق نسبة إشغال عالية هذا الصيف وقد انتهز هذه الفرصة لشكر عملائها الدائمين وكذلك الترويج للإجتماعات الجديدة لهذا الجمهور المنتقى.

وعلق بن فهد بأن سوق الإجتماعات قد تطور ليصبح عامل إقتصادى رئيسى يوفر إمكانية كبيرة لدبى .

يمثل مركز دبى العالمى للمؤتمرات أهمية كبرى للعمل فى مركز دبى التجارى العالمى بالإضافة إلى تشكيل قوة دافعة لمكانة دبى فى مجال الإجتماعات والنشاطات المختلفة والمؤتمرات والمعارض .

تتميز القاعة الجديدة باتساع حجمها حيث تستوعب ما يزيد على ١٢ ألف شخص أما القاعة متعددة الأغراض الرئيسية فتستوعب ما بين ٦٠٠ إلى ٦٠٠٠ شخص وعند إستخدام هذه القاعة بنظام الكراسى المدرجة (الاودوتوريوم) ممكن أن تستوعب ما يصل إلى ٤٥٠٠ شخص .

يوفر مركز دبى التجارى العالمى أحد أهم خيارات السكن المتمثلة فى مركز دبى العالمى للشقق الفندقية التى تتميز بكونها أحد أكثر المجمعات السكنية جاذبية حيث توفر ٤٩٢ شقة فندقية كاملة الخدمات يديرها ويمتلكها مركز دبى التجارى العالمى .

يمكن للمندوبين والعارضين فى مركز دبى العالمى للمؤتمرات الإستفادة من خيارات السكن المرنة التى تقدمها الشقق الفندقية والتى توفر خيارات إقامة مختلفة قصيرة ومتوسطة وطويلة وكذلك خيارات سكن متعددة تتوفر بغرفة نوم واحدة أو بغرفتين للنوم أو بثلاثة غرف للنوم يمكن الإقامة فيها لمدة يوم واحد أو أسبوع أو شهر أو لفترة دورية .

وبالإضافة إلى التكلفة القليلة التى توفرها الشقق لاكبر عدد من الوفود تتميز الشقق بقربها من مركز دبى العالمى للمؤتمرات وقاعات المعارض حيث يمكن الوصول إليها خلال وقت قصير.

قسم الإعلام والترويج - مركز دبى التجارى العالمى

فرحانه بهمن
هاتف : +97143086045
بريد الكترونى :
Farhana . bahman@dwtc.com
فاكس : +97143314853

لميس بن حافظ
هاتف : +97143086077
بريد الكترونى :
lamees.binhafez@dwtc.com
فاكس : +97143314853

الإسكندرية تحتفل بتجديد شبابها

بفضل الجهود المخلصة من شبابها



احتفال كبير أقيم بالإسكندرية تقديراً للجهود التى بذلها المهندس شريف فخرى بقطر أحد رواد التطوير والتجميل وإعادة النسق الحضارى لعروس البحر الابيض المتوسط..

حضر الإحتفال اللواء محمد عبد السلام المحجوب محافظ الإسكندرية . واللواء حسن حميده محافظ المنيا والدكتور محمد أحمد عبد اللاه رئيس جامعة الإسكندرية واللواء سعد أبو النصر مساعد اول وزير الداخلية وعدد كبير من الشخصيات العامة التى شاركت فى هذه الإحتفالية فضلاً عن إفتتاح عدد من المشروعات الرائدة التى أضافت لجمال الإسكندرية .. جمالاً.

قام المهندس شريف فخرى بقطر بتوزيع نماذج مجسمة من اللمسات الجمالية على كبار الشخصيات العامة التى حضرت تلك المناسبة .

ويقوم بالتسليم السيدة وداد شلبى نموذجاً مجسم لعمل فنى تم فى اكبر ميادين الإسكندرية توثيقاً لهذه المناسبة .

وهكذا أعاد شباب الإسكندرية إليها جمالها .. وشبابها .

حجر يبرز الهوية

بقلم / إيمان العرجاوى

قباب تحاصرني يمينا ويسارا تحملني الوصية
لكل مسلم لكل عربي ذاق يوما مذاق الحرية
ترسم التاريخ ،تعانق السماء، تلامس الارض . فتحدد الهويه

* * *

فأتساءل أيكذب الحجر وتصدق البندقية ؟
كيف تكون القبة والقبلة والمئذنة يهودية ؟

* * *

إذا ما نسي البشر فسيذكر الحجر
أنه يوما عانق يد صلاح الدين وكف عمر

* * *

وأنه سيعود يوما الي وطنه .الي أرضه
إلي أغصان الزيتون علي الشجر
سيعود إلي مدينة تهفو اليها نفوس كل العرب

* * *

يا قدس بهاؤك في نفسي لا تعدله
أجمل جميلات البشر
كلما أراك أحس كأنني صليت
والصلاة تترك في نفسي تترك أعمق أثر
فمتي يرتفع فيك نداء الصلاة
في الصبح وفي المساء وفي السحر
ومتي تنبت فيك الزهور ثانية
حتي لا نري الصخور من بين الزهر
وحتي ينتقل عطرها حتي في الصور



ميناء إليكترونى فوق أنقاض الروتين

**

لا وجود لإكراميات أو نثريات بميناء السخنة

**

إذا قدم لك المستخلص الجمركى بيان بأية إكراميات إتصل فورا بشركة تنمية ميناء السخنة على التليفونات الآتية:

السخنة: ٠٦٢-٧١٠٠٧١

القاهرة: ٠٢-٤١٤٩٩٤٤

موبايل: ٠١٢-٢١٠٥٤٥٧

البداية

فى عام ٢٠٠٢ يصل عرض قناة الدخول إلى ٣٥٠ متراً ويكفى هذا العرض لملاحة الطريق المزدوج. أما حوض الميناء فيبلغ عمقه ١٧ متراً وهو عمق كاف لسفينة تحمل أكثر من ٨٠٠٠ حاوية مكافئة وحمولة تصل إلى ١٥٠,٠٠٠ DWT.

إن التسهلات المتاحة حالياً تتضمن محطات حاويات ومحطات أسمدة وبضائع عامة ومحطات لبضائع الصب. أما عن التوسعات الأخرى التى يتم التخطيط لها مستقبلياً فهى تتضمن محطات لتصدير الأمونيا وحقول من حاويات السوائل ومحطات للدواجن والماشية.

٢٠٠٥

بحلول عام ٢٠٠٥ سيضاف محطتين للمنتجات الزراعية والبضائع السائلة ومن المتوقع أن تصل محطات الحاويات فى نفس العام إلى تداول مئات من الآلاف مما سيتطلب إنشاء مركز لوجيستى لخدمة مثل هذا الحجم من التداول.

٢٠١٠

سوف يتم إنشاء حوضين جديدين ليتلاءمان مع التوسع فى كم الخدمات التى يتم تقديمها للبضائع السائلة والزراعة. بالإضافة إلى بناء محطات جديدة لبضائع الصب الجافة والحاويات والبضائع العامة. أما بعد عام ٢٠١٠ فسيكون التركيز على رفع القدرة الإستيعابية للحاويات والمركز اللوجيستى فى المنطقة الغربية من الميناء، هذا ويترك المخطط العام المجال مفتوحاً لمد التوسعات فى ميناء السخنة حتى بعد عام ٢٠٢٠.

٢٠٢٠

سوف يكون ميناء السخنة معداً لنقل البضائع من السفن إلى المناطق الخلفية والعكس بالكميات الكبيرة المطلوبة فى عام ٢٠٢٠، كما توضح الخطة أن ميناء السخنة سيحتل عندئذ مكانة رفيعة من الناحية المالية والإدارية على خريطة موانىء نقل البضائع لما يحتويه من كافة المتطلبات الحديثة بدءاً من البنية الأساسية إلى التسهيلات والخدمات وأنظمة المعلومات ووسائل الاتصالات المتطورة التى لا يمكن الاستغناء عنها لمساعدة تدفق السلع والبضائع.

التوقعات لعام ٢٠٢٠

إن تقدير حجم البضائع المتوقع تداولها عبر ميناء السخنة يمثل الأساس الذى بنى عليه المخطط العام .. وقد بنى هذا التقدير انطلاقاً من مؤشرات التنمية الاقتصادية فى مصر والتى تعد جيدة ومشجعة على المدى الطويل بسبب استمرار سياسات التنمية والإصلاح الإقتصادى وتحرير التجارة وعلى الرغم من ذلك فقد أخذت خطة التطوير فى الإعتبار وجوب الاستعداد لمختلف الإحتمالات من خلال وضع خطط عمل تراعى حالتى التوقع الأدنى والتوقع الأقصى ومثل هذا الاستعداد إنما يؤكد على مرونة خطة تطوير ميناء السخنة ومركز اللوجستيات وقدرتها على التلاؤم مع كافة المتغيرات.

بناء على التوقع الأقصى فسوف يزداد حجم الشحن بثبات ليصل إلى ٩٠ مليون طن عام ٢٠٢٠.

وبالنظر إلى اختلاف أنواع البضائع، تشير التوقعات إلى تداول البضائع الموضحة أدناه فى عام ٢٠٢٠ عبر ميناء السخنة.

* أكثر من ٤ ملايين حاوية مكافئة * أكثر من ١٠ ملايين طن من المنتجات الزراعية.
* حوالى ١٠ ملايين طن من بضائع الصب الجاف. * حوالى ٣٠ مليون طن من البضائع السائلة.
* مليون طن من البضائع العامة.

من المتوقع أن يتطلب تداول البضائع بحلول عام ٢٠٢٠ أكثر من ٨٠٠٠ سفينة تتراوح ما بين حاويات صغيرة إلى حاملات بضائع تصل حمولاتها إلى ١٥٠,٠٠٠ DWT.

وسوف يشهد ميناء السخنة خلال نفس العام حركة واسعة بمعدل سفينة كل ساعة.

أما عن حركة المرور البرى فى الميناء فمن المتوقع أن تصل فى عام ٢٠٢٠ إلى ١٠,٠٠٠ سيارة نقل وحوالى ٥٠٠٠ سيارة ركاب يومياً .. وبالنسبة إلى حركة مرور السكك الحديدية، فقد تصل فى نفس العام إلى ١٠٠ عربة قطار يومياً لتأمين حركة مرور المناطق الخلفية للسفن.

إرشادات للعملاء للتعامل مع الجمارك والجهات الرقابية

للإقرار الجمركى (الشهادة) ويحصل الإقرار على رقم ٤٦ فى الحال ثم يقوم الموظف بطبع الإقرار والحصول على توقيع صاحب الشأن أو مندوبه على صحة البيانات.

وفى حالة وجود فحص رقابى يتم طبع استمارة الفحص فى الحال.

* فى حالة طلب النظام الآلى الجمركى عرض أحد الأصناف للفحص الظاهرى أو المعملى يقوم مكتب الخدمة بطبع استمارة فحص موحد آلياً وتصوير صور من المستندات لتجهيز ملف آخر للهيئة الرقابية.

* يقوم موظف مكتب الخدمة بتسليم الملفين إلى مكتب الاستلام المتواجد به موظف جمركى وموظف الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات.

* يقوم موظف الجمارك بتنظير محتويات ملف الهيئة كصورة طبق الأصل من ملف الجمارك.

* بعد مراجعة المستندات يتم تخريم الملفين ومحتوياتهما بخرامة إليكترونية برقم الإقرار الجمركى السابق الحصول عليه (مثل جواز السفر) ويصدر النظام الآلى الجمركى ايصال استلام مميكن بالمستندات يحمل رقم الإقرار الجمركى ويسلم إلى موظف مكتب الخدمة ليسلمه بدوره إلى صاحب الشأن.

* يقوم كلاً من موظف الجمارك وموظف هيئة الرقابة بتسليم الملفات لمدير التعريفة ومدير منفذ الرقابة ومن خلال قاعدة بيانات واحدة يعمل الطرفان عليها يتم تحديد موعد المعاينة واللجنة المشتركة للمعاينة واختيار الحاويات المراد معاينتها أو فحصها.

* يجلس صاحب الشأن أو المستخلص الجمركى فى مكتب الاستقبال بعد استلامه لإيصال استلام الملف ليتابع مراحل إنهاء الإجراءات من خلال الشاشات الإليكترونية الثلاث المعلقة التى تخطره، بأى طلبات أخرى للجمارك، وتحدد له ميعاد المعاينة ومطالبته بسداد الرسوم فى البنك ثم تخطره تلك الشاشات بالإفراج الجمركى والصرف وجميعها تتم من خلال الشاشات الإلكترونية الثلاث الموجودة فى مكتب الاستقبال.

* وفى نفس الوقت يتلقى صاحب الشأن أو مندوبه رسائل إليكترونية عبر تليفونه المحمول السابق تسجيله على الإقرار الجمركى تخطره بمواعيد الكشف أو قيمة الرسوم المطلوب سدادها وكذا الإفراج النهائى.

* ويمكن لصاحب الشأن أو المستخلص الجمركى أن يتابع الإجراءات الجمركية من خلال التليفون المحمول وفقاً للأكواد المعلنة.

* يقوم النظام آلياً باختيار عشوائى للحاويات المراد معاينتها بالطرق العادية أو باستخدام أجهزة الكشف بالأشعة بمعرفة الجمارك أو فصحها بمعرفة الهيئة الرقابية.

* يرسل النظام الجمركى رسالة إليكترونية إلى مدير عمليات الشركة Operation Manager بأرقام الحاويات المراد معاينتها وموعد معاينتها وفحصها لنقلها من داخل المحطة إلى ساحة الكشف والمعاينة بل موعد المعاينة.

* فى الميعاد المحدد لعمليات المعاينة والفحص تخصص الشركة سيارة للجنة المعاينة والفحص الموحدة من الجمارك وهيئة الرقابة وفى وجود صاحب الشأن أو مندوبه للدخول إلى ساحة المعاينة والفحص بالميناء للقيام بعمليات المعاينة (وتلك هى المرة الوحيدة التى يلتقى فيها صاحب الشأن أو مندوبه برجل الجمرك أو الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات).

* بعد عمليات المعاينة تحدد الرسوم الجمركية والضرائب ويرسل النظام الجمركى آلياً رسالة عبر الشاشات الموجودة بمكتب الاستقبال وشاشات التليفون المحمول تطلب من صاحب الشأن التوجه لسداد الرسوم الجمركية المبينة على التليفون المحمول. وفى نفس الوقت ترسل الرسوم والضرائب المستحقة على صاحب الشهادة الجمركية.

* يتوجه صاحب الشأن لاستلام مطالبة السداد من مكتب الخدمة ويتوجه للبنك الموجود داخل المجمع لسداد رسوم الجمارك ورسوم الفحص للهيئات الرقابية.

* بسداد الرسوم الجمركية وأستلام إيصالات السداد البنكية يخطر البنك الجمارك آلياً بعملية السداد للرسوم الجمركية والضرائب ليتم الإفراج الجمركى ولا يعتبر الإفراج نهائياً إلا بالإفراج الرقابى إنتظاراً لنتائج تحليل عينات سواء كانت غذائية أو صناعية إن وجدت.

* بصدور الإفراج النهائى عن البضائع يقوم النظام آلياً بإخطار كافة المنافذ الجمركية بالميناء وساحة الحاويات والمخازن والميزان بالإفراج عن البضاعة وهنا تصدر فاتورة آلياً بمستحقات الساحات والمخازن لشركة السخنة من خلال مكتب الخدمة ليتسلمها العميل ويقوم بسدادها بالبنك.

* تتم كافة المعاملات المالية من خلال فرع البنك الموجود داخل المجمع بديلاً عن صرافى كافة الجهات العامة فى الميناء ويحصل العميل على إيصالات السداد البنكية بديلاً عن القسيمة الحكومية السابق التعامل بها.

* تغطى الكاميرات جميع الأرصفة أو الساحات والمخازن طوال ٢٤ ساعة.

* عدم السماح للسيارات الملاكى بالدخول إلى الميناء.

* عدم السماح لسيارات النقل بالدخول للميناء إلا لعمليات التحميل أو التعتيق للحاويات أو



يرى المستقبل بعيون إلكترونية

البضائع السابق إخطار المنافذ بصرفها أو دخولها.
* دخول سيارات النقل بتصاريح ممغنطة [illegible]ابة وتصدر باسم السائق وليس السيارة.
* دخول الأفراد بتصاريح يومية ممغنطة وبصمة الإصبع عبر بوابات اليكترونية لعبور الأفراد.
* خصصت الشركة لكل محطة تشغيل ميزان إليكترونى خاص بها.
* منعاً لأى تأخير أو معوقات عند الصرف تم إدراج كافة مصاريف الخدمات الإضافية ضمن فاتورة الرسوم الجمركية مثل النوبتجيات وخلافه.
* جارى التنسيق مع الجمارك فى الوقت الحالى لتشغيل ورادى على مدار ٢٤ ساعة تقوم بعمليات إدراج، معاينة، توريد، إفراج وصرف.
* وفرت الشركة للجمارك كافة التجهيزات ووسائل الاتصال الحديثة حتى توفر لرجل الجمارك المناخ الملائم ليمارس عمله وتمكنه من تطبيق النظم الإليكترونية للإجراءات فى هدوء.
* لأول مرة فى موانى مصر يستخدم نظام تبادل المعلومات اليكترونياً فى EDI تبادل الرسائل اليكترونياً بين الأجهزة العاملة فى الميناء وبين المتعاملين وملاك السفن والوكلاء الملاحين.
تستقبل الجمارك منافستات البضائع (قوائم الشحن) من الوكلاء الملاحين بنظام الـ EDI فى وقت قياسى لا يتعدى ٣ دقائق لمنافستو مكون من ٤٠٠ صفحة ويحتوى على ٦٥٠ بوليصة بكافة بياناتها والذى يحتاج إلى ٤ أيام لإدراجها آلياً.
* تستقبل منافستات البضائع باللغة الانجليزية الواردة بها من الخارج وعدم ترجمتها للعربية.
* إلى أن يتم صدور القانون التوقيع الاليكترونى وبالتنسيق مع الجمارك تستمر التوكيلات الملاحية فى تسليم نسخة ورقية من المنافستو معتمدة إلى جانب إرسال بيانات المنافستو اليكترونياً بنظام EDI.
* ولتحقيق نظام الإجراءات الجمركية المسبقة يكون ارسال بيانات المنافستو اليكترونياً تباعاً على أن تستكمل بصفة نهائية بوصول الباخرة وخلال المهلة القانونية على أن تسلم نسخة ورقية فى نهاية استكمال بيانات منافستو الباخرة.
* لأول مرة فى مصر والعالم تستخدم خدمات التليفون المحمول فى نقل البيانات والرسائل بين الجمارك والمتعاملين لمتابعة سير الإجراءات الجمركية.
* لأول مرة فى الجمارك المصرية تستخدم مكاتب خدمة المتعاملين والشاشات الاليكترونية المضيئة فى مخاطبة المتعاملين مع الجمارك للوقوف على سير الإجراءات الجمركية .

إرشادات للعملاء للتعامل مع الجهات الرقابية
(الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات)

* بالتنسيق الكامل بين الشركة والهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات، قامت الشركة بميكنة نظام الإجراءات للهيئة حتى تتم كافة المراجعات من خلال النظام الآلى.
* تقوم الشركة فى الوقت الحالى بإنشاء معمل للتحليل على أعلى مستوى داخل الميناء لسرعة الفحص والتحليل وإصدار النتائج والإفراج الرقابى.
* وإلى أن يتم تشغيل المعمل خصصت الشركة داخل الميناء غرفتين أحدهما لتجهيز العينات الغذائية وتكويدها قبل إرسالها إلى المعامل الخارجية والأخرى للعينات الصناعية للتسجيل والتكويد قبل ارسالها إلى المعامل الخارجية.
* خصصت الشركة سيارات لنقل العينات فوراً إلى المعامل الخارجية بصحبة مندوب من الهيئة لتسليمها توفيراً للوقت والجهد وسرعة وصول النتائج.
* خصصت الشركة سيارة ثلاجة لنقل العينات الغذائية القابلة للتلف إلى المعمل.
* تم وضع برنامج خاص لتكويد العينات.
* ولأول مرة تعمل كلاً من الجمارك والهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات ضمن قاعدة بيانات آلية واحدة لتسهيل الإجراءات وتبادل المعلومات اليكترونيا فيما بينهم والشركة.
* يتم الإفراج تحت التحفظ بعد سحب العينات شرط استيفاء المستندات والفحص الظاهرى.
* تقبل الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات شهادات الفحص المسبق التى تتم فى الخارج على السلع الصناعية الصادر بها قرار وزير التجارة الخارجية وذلك لتسهيل عمليات الإفراج الرقابى فى الحال.
* أولوية الإفراج للسلع الغذائية الواردة فى حاويات مثلجة.
* أولوية المعاينة والإفراج للمواد الخام الواردة للمصانع.

دليل الرسائل القصيرة (SMS) للاستعلام عن البضائع والإجراءات الجمركية بالتليفون المحمول بميناء السخنة

اولا: موعد فحص الرسالة

إذا كان هناك رقم محمول مسجل لصاحب الشأن بقاعدة البيانات يصدر النظام الآلى رسالة تبين بموعد فحص الرسالة (موعد لجنة الفحص المشتركة من الجمارك والهيئات الرقابية) كما هو مبين فى المثال الآتى:

[01-123456]- on DD-MM-YYY NO.123456[2002-02]
appointment for your declaration scheduled an inspection ap Sokhna Custems at HH:MM

ثانيا: الشهادة جاهزة لسداد الرسوم

كما هو الحال فى الرسالة السابقة، إذا كان هناك رقم محمول مسجل لصاحب الشأن بقاعدة البيانات يصدر النظام الآلى رسالة تبين الرسوم المطلوب سدادها على الشهادة الجمركية كما هو مبين فى المثال التالى :

eend of [LE123456.99] plus LE Customs requests the paym Sokhna
[2002-02-01-123456] for you declaration no. 123456 ١٢٣٤٥٦,٩٩

ثالثا: وسائل الاستعلام

يمكن للمتعامل مع الجمرك بميناء العين السخنة الاستعلام عن حالة الشهادة الجمركية وللاستعلام يجب على المتعامل إرسال رسالة قصيرة SMS بالشكل التالى:

Qxx declaration no

حيث xx تمثل رقم الإستعلام و declartion no تمثل رقم الشهادة الوارد (رقم ٤٦)على الرقم التالى٢٤٤٥١٢٣ -١٢٠.

الإستعلام عن رسوم شهادة جمركية

للإستعلام عن رسوم شهادة جمركية يجب على المتعامل إرسال رسالة قصيرة على الرقم الموضح عالية كما هو موضح بالمثال التالى:

Q01 191160 حيث ١٩١١٦٠ يمثل رقم (٤٦) للشهادة المطلوب الإستعلام عن رسومها.
يقوم النظام بالرد برسالة آلية قصيرة كالتالى:

for your declaration no. 191160 Taxes and Charges
[123456.99 plus LE 123456.99] [2002-0--01-191160]are[LE]

للإستعلام عن حالة شهادة جمركية

للإستعلام عن حالة شهادة جمركية يجب على المتعامل إرسال رسالة قصيرة على الرقم الموضح السابق كما هو موضح بالمثال التالى:

Q02 191160 ١٩١١٦٠ هو رقم (٤٦) للشهادة المطلوب الإستعلام عن حالتها. يقوم النظام بالرد برسالة آلية قصيرة كالتالى:

[2002-02-01-191160] is status of your declaration no. 191160
Customs System Status Report Sokhna

حيث Status هى : * Data Entry phase
Review & Inspection Phase • Document • Final Review Phase
•Ready for payment •Paid &cleard •Pending settlement of Dispute

الإستعلام عن تاريخ تطبيق التعريفة (تطبيق القوانين الجمركية): Q03 191160
يقوم النظام بالرد برسالة آلية قصيرة كالتالى:

for your declaration no. 191160 Tariff Application Date 46 [-01-191160] is
DD-MM-YYYY[2002-02]

الإستعلام عن تاريخ وموعد الفحص: Q04 191160
يقوم النظام بالرد برسالة آلية قصيرة كالتالى: on DD-MM-YYYY at HH:MM
191160[2002-02-01-191160] ttment for your declaration no. scheduled an inspection appoin Sokhna Customs

صرف البضائع بعد الحصول على الإفراج النهائى

ويخضع لبرنامج اليكترونى آخر تعمل به الميناء يسمى NAVIS.
يتقدم سائق الناقلة إلى مكتب التصريح الخاص بالشركة PRE CHECK OFFICE ومعه الإفراج الجمركى لبدء عمليات تحميل الحاوية.
* يقوم المكتب بمراجعة موقف الحاوية على جهاز الكمبيوتر للتأكد من الإفراج الجم وتحصيل كافة مستحقات الشركة.
* بعد التأكد من تحرير الحاوية RELLEASING يقوم بإدراج بيانات البوليصة والحاوية على الجهاز وإدراج العملية برقم تسليم يسمى .BAT.NO وتخطر بالبيانات اليكترونيا كلاً من البوابة والميزان وساحة الصرف.
* يسلم للساق لوحة عليها الرقم BAT NO ويضع فى مقدمة السيارة.
* تتقدم الناقلة إلى بوابة الميناء ويصرح لها بالدخول.
* تتوجه الناقلة إلى الميزان الاليكترونى ليدخل الوزان رقم اللوحة المعلقة على الناقلة تظهر له بيانات العملية ويقوم بوزن الناقلة فارغة مسجلة ما يعرف بالوزنة الأولى وتستخرج من الميزان ما يسمى بكارتة الصرف تسلم لسائق المركبة.
* تتوجه الناقلة إلى ساحة الصرف يستقبلها كاتب ساحة ليوجهها إلى الآلة الرافعة المخصصة والمجهزة بجهاز اليكترونى مرتبط اليكترونياً بعمليات تخطيط وتستيف الساحات.
* يقوم سائق الآلة الرافعة بإدخال رقم اللوحة الموجودة على السيارة .BAT NO على الجهاز الإلكترونى ليظهر لسائق الرافعة مكان تستيف الحاوية ليتوجه إليها على الفور لإحضارها وتحميلها على الناقلة.
* تتوجه الناقلة بعد التحميل إلى الميزان مرة أخرى للوزنة الثانية لاستخراج الصافى بعد خصم حمولة المركبة فارغة ووزن الحاوية الفعلى ليتحدد صافى حمولة المركبة بالوزن الفعلى للبضائع ويستخرج علم الوزن الذى يسلم للبوابة الجمركية اليكترونياً ويدوياً.
* بخروج الحاوية من بوابة الميزان يسجل النظام خروج البضاعة والحاوية من الميناء فيما يعرف SHEET OUT

ومازالت الزيارات تتوالى لمشاهدة

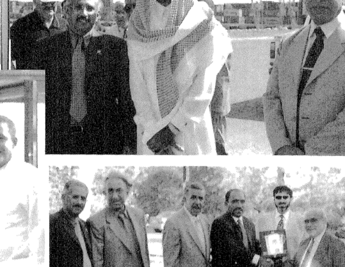


★ الإنبهار سيد الموقف
★ تمنيات بتعميم التجربة
★ دعوات بإستمرار التميز



قام رئيس وأعضاء مجلس إدارة إتحاد الموانى البحرية العربية والوفود المرافقة بزيارة لميناء السخنة أثناء مشاركتهم فى الإجتماع الدورى لمجلس إدارة الإتحاد.

وقاموا بجولة داخل الميناء واستمعوا لشرح من الدكتور إسماعيل مبارك مستشار رئيس مجلس الإدارة وقد أبدى الجميع إعجابهم الشديد بهذا الصرح العظيم وأحدث ميناء مصرى يدار وفق أحدث النظم العالمية - الميناء المحورى - الذى يربط الخطوط الملاحية العالمية وحركة تجارة مصر الخارجية ويحدث إنتفاضة مدوية تنعش الصناعة المصرية من خلال المنظمة الإقتصادية المجاورة كذلك مركزاً للخدمات والمشروعات اللوجستية التى تحقق قيمة مضافة للإقتصاد المصرى.





المؤشرات الاقتصادية المصرية

The Egyptian Ecomomic Bulletin (EEB)

المصدر: مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار بمجلس الوزراء

توالى مجلة انترناشيونال تباعاً نشر بعض المؤشرات الإقتصادية القومية الكلية. حتى تتيح الفرصة للقارئ الاطلاع ومتابعة مجريات الأمور الاقتصادية العامة.

المصدر : هيئة سوق المال

سوق المال

سوق الإصدار

بيان	الوحدة	يناير - يونيو 2002	يناير - يونيو 2003	التغيير
إجمالى قيمة إصدارات الاسهم	مليار جنيه	6.09	8.33	٪ 36.6
نسبة إصدارات الاسهم لتاسيس شركات جديدة إلى الإجمالى	٪	48.2	18.4	29.8-
نسبة إصدارات الاسهم لزيادة رؤوس أموال شركات قائمة إلى الإجمالى	٪	51.8	81.6	29.8

سوق التداول

بيان	الوحدة	مايو 2003	يونيو 2003	التغيير 11.10 %18.6
المؤشر العام لسوق المال المصري	بنط	700.99	712.15	%8190.8
قيمة الأوراق المتداولة المقيدة و غير المقيدة	مليون جنيه	1591	18.5	6.1
	مليون دولار	6.6	545.6	
مؤشر شركات الصناعة التحويلية	بنط	928.6	934.1	

المصدر :وزارة البترول

البترول والغاز

بيان (ألف طن)	مايو 2002	أبريل 2003	مايو 2003
إنتاج البترول (يشمل المتكثفات)	2955	3055	3164
إستهلاك البترول	1898	1850	1903
صادرات البترول ومنتجاته بالمليون دولار(*)	84.3	136.5	163.0

(*) تم إدراج صادرات الشركات الاستثمارية اعتباراً من أكتوبر ٢٠٠٣

بيان (ألف طن)	مايو 2002	أبريل 2003	مايو 2003
إنتاج البترول (يشمل المتكثفات)	1600	1710	1810
إستهلاك البترول	1580	1680	1769
صادرات البترول ومنتجاته بالمليون دولار(*)	58	63	62

المصدر : وزارة الكهرباء والطاقة

الكهرباء

بيان (ميجاوات .ساعة)	يونيو 2002	مايو 2003	يونيو 2003
الكهرباء المولده	7254	7649	7913
الإستخدامات	5793	6197	6306

*أرقام مبدئية

المصدر : وزارة النقل - وزارة الطيران المدنى

النقل البحري والجوي

حجم البضائع غير البترولية (ألف طن)	يوليو 2002	مايو 2003	يونيو 2003
المنقولة بحراً	45.23	4969	5572
المنقولة جواً	12.7	9.0	112

مصر ضمن خريطة الأسواق الصاعدة

الدولة	نسبة التغير السنوى			خلال أخر 12 شهر (مليار دولار)	
	معدل التضخم السنوى	معدل نمو الإنتاج الصناعى	معدل نمو الناتج المحلى الإجمالى	رصيد الميزان التجارى سنوياً	رصيد الحساب الجارى سنوياً
مصر	3.7 أبريل	2002 4.2	2002 3.1	-1-7 مارس	1.0 الربع الأول
الهند	4.7 مايو	5.7 مايو	4.9 الربع الأول	-10.6 مايو	4.8 الربع الرابع
اندونيسيا	6.6 يونيو	18.4 مارس	3.4 الربع الأول	25.3 مايو	7.5 الربع الرابع
ماليزيا	0.2 يونيو	16.2 مايو	4.0 الربع الأول	16.3 مايو	8.5 الربع الأول
تايلاند	1.7 يونيو	12.8 مايو	6.7 الربع الأول	4.3 مايو	8.3 مايو
البرازيل	16.6 يونيو	-0.3 مايو	2.0 الربع الأول	20.9 يونيو	-0.6 مايو
المكسيك	4.3 يونيو	-2.3 مايو	2.3 الربع الأول	-6.5 يونيو	-12.7 الربع الاول
الصين	0.3 يونيو	16.9 يونيو	6.7 الربع الثانى	21.5 يونيو	2002 35.4
تركيا	29.8 يونيو	4.8 مايو	8.1 الربع الأول	-14.0 يونيو	-3.5 مايو

(*) معدل التضخم السنوى عن شهر أبريل ٢٠٠٣ وهو مطابق لبيان الجهاز المركزى للتعبئة العامة والأحصاء عن نفس الشهر

المصدر : مجلة الإيكونوميست (26/7/2003-The Economist)

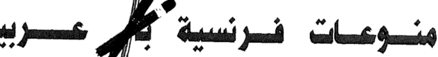
المعاملات السلعية

بيان (مليار جنيه)	يناير 2002	يناير 2003
الصادرات(*)	7.1	11.7
الواردات	18.0	20.0
عجز الميزان التجاري	10.9-	8.3-

(*) متضمنة الصادرات المعاد تصديرها وتجارة المناطق الحرة.

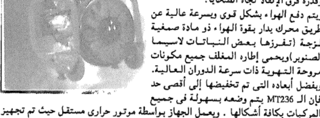
بيان (مليار جنيه)	يناير 2002	يناير 2003
إجمالى الصادرات الوطنية	7116	11669
منها المواد الخام والقطن	1388	1883
منها السلع مصنعه والسلع تامة الصنع	2866	4521
أصناف متنوعة (تجارة المناطق الحرة)	544	653





الـ MT236 : المتخصص السريع فى التخلص من الدخان

إن الـ MT236 عبارة عن مروحة تهوية ذات سرعة دوران عالية وذات إحكام فائق ، وقد تم تخصيص هذا الجهاز لنفخ الدخان والتخلص منه. وهذا الجهاز الذى تم طرحه فى الأسواق يقدم أفضل بيان لقراءة معدل الهواء المنفوخ المعاق.
لقد أحتل بالفعل المركز الأول فى أوروبا من بين هذا النوع من الأجهزة . لقد أصبح الـ MT236 آلة ضرورية لرجال الإطفاء . ويصل معدل ضخ الهواء فيه إلى ٣٦٠٠٠ متر مكعب فى الساعة الواحدة، وهذه القدرة الفائقة تضمن التخلص من الدخان بشكل سريع، والخفض الفورى لدرجة الحرارة وكذلك عودة الرؤية : وهى شروط ضرورية لضمان فعالية وقدرة فرق الإنقاذ تجاه الضحايا.



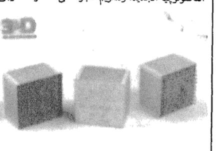
ويتم دفع الهواء بشكل قوى وبسرعة عالية عن طريق محرك يدار بقوة الهواء ذو مادة صمغية لزجة (تفرزها بعض النباتات لاسيما الصنوبر)ويحمى إطاره المغلف جميع مكونات مروحة التهوية ذات سرعة الدوران العالية.
وبفضل أبعاده التى تم تخفيضها إلى أقصى حد فإن الـ MT236 يتم وضعه بسهولة فى جميع المركبات بكافة أشكالها . ويعمل الجهاز بواسطة موتور حرارى مستقل حيث تم تجهيز الآلة بنظام توقف آلى فى حالة نقص الزيت . ويعد الـ MT236 جزء من تشكيلة الـ MT200 والتى ابتكرتها شركة Groupe Leader . وهذه التشكيلة تتكون من أربعة نماذج أو موديلات من مراوح التهوية ذات سرعة الدوران العالية الحرارية والتى يمكن حملها. وقد خصصت هذه الأجهزة لرجال الإطفاء وذلك لإستخدامها أثناء تدخلهم فى المناطق كثيفة الدخان.
وتسمح هذه الأجهزة بالتخلص السريع من الدخان فهى تضمن بذلك رؤية أفضل وتقوم بتخفيض درجة الحرارة ونسبة السمية . وبفضل أحجام هذه الأجهزة فإن جميع موديلات سلسلة الـMT200 سهلة الإستخدام والنقل بالإضافة إلى متانتها .ويهدف تطوير إنتاجها على المستوى الدولى تبحث شركة GROUPE LEADER عن شركاء تجاريين من أجل توزيع أو إستيراد منتجاتها فقط.

رياضة الخيول : إستثمار جذاب !

هل يمكن الربط ما بين المتعة وتحقيق الأرباح؟. أصبح هذا الأمر متاحاً حالياً فى مجال رياضة الخيول . فوكالة FENCES التى تحتل المركز الثانى عالمياً فى مجال الوكالات المتخصصة فى بيع الخيول الرياضية فى المزادات – استطاعت أن تكون شريك هام لا غنى عنه لتحقيق هذه الإستثمارات الجديدة من نوعها .
إن شراء مهر صغير لا يتعدى عمره سته أشهر (لإعادة بيعه عندما يبلغ ثلاث سنوات) أو شراء حصان شاب يبلغ عمره ثلاث سنوات (بهدف تدريبه وإعادة بيعه عند بلوغه ست سنوات) يمثلان أهم نشاطين من شأنهما جذب إنتباه هواة ومحبى الخيول . ومن ثم يمكن لهذه الأنشطة تحقيق أرباح كبيرة حيث أمكن فى بعض الأحوال الوصول إلى نسبة ٥٠٠٪ .
والإحصائيات التى نشرتها وكالة FENCES تتحدث عن نفسها !. فنجد أن متوسط سعر شراء مهر عمره سته أشهر يصل إلى ١١,٦٠٠ يورو (وهى حسابات تمت خلال أربع سنوات) حيث يتم إعادة بيعه بعد ثلاث سنوات بمبلغ ٣٢,٠٠٠ يورو . أما بالنسبة لمتوسط تكاليف تربية الخيول وتدريبها فى فرنسا فيصل إلى ١٠,٠٠٠ يورو مما يعنى أن جهات المضاربة بإمكانها تحقيق صافى ربح يصل إلى ١٠,٤٠٠ يورو فى المتوسط ، ومن ثم فإن هذا الأمر يمثل إستثمار رائع لاسيما إذا ما أخذنا فى الإعتبار النتائج الضئيلة التى حققتها أسواق البورصة خلال السنوات القليلة الماضية !.

جيل جديد من أقمار صناعية صغيرة الحجم لخفض تكاليف قطاع الفضاء

تمكن المركز الوطنى لدراسات وأبحاث الفضاء الـCNES من تحقيق ثورة فى هذا التخصص من خلال تنفيذ مشروع Myriade وهو عبارة عن سلسلة من الأقمار الصناعية صغيرة الحجم التى تزن أقل من ١٥٠ كجرام والتى تتمتع على الرغم من صغر حجمها بنفس خواص وكفاءة ودقة الأقمار الصناعية المتعارف عليها.
ومن خلال كون تطوير هذا النوع من الأقمار يستغرق وقتا قصيراً فى إطار تكلفة إقتصادية منخفضة نسبياً، يمكن أعتبار تلك الأقمار الصناعية الدقيقة وسيلة هامة لأختبار التكنولوجيا الجديدة ولتقويم الجودة فى المدار الخارجى فضلاً عن أختبار النظم الخاصة بالتصميمات الجديدة وإدارة المشاريع الحديثة. وبعيداً عن التحدث عن وجود تغير جذرى فى التكنولوجيا على الرغم من أن التطور أمر ضرورى لتحقيق الشروط الجديدة الخاصة بالوزن والحجم والإمكانيات، فإن هذا المشروع يمثل فعلياً ثورة فى هذا التخصص وذلك بفضل النظم المبتكرة المستخدمة فى كل من



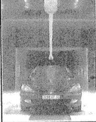
النواحى الهندسية، التحكم فى مختلف المخاطر، إعادة تعريف مفهوم العلاقة بين العميل/ المورد والتوحيد القياسى لأدوات التصميم والتصنيع. وتجدر الإشارة إلى أنه لأول مرة يتم فيها إدراج هذا القطاع فى مفهوم مشروع متخصص وذلك إعتماداً على مبدأ إعادة أستخدام التصميمات مع تقديم منتج متوافق بشكل أفضل مع المهام المطلوبة .

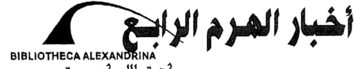
الملتقى الدولى الثامن للأخشاب فى "نانت" (Nantes) من الثانى إلى الرابع من يونيو ٢٠٠٤

الملتقى الدولى للأخشاب مستمر فى نموه وتطوره. الدورة الثامنة للملتقى الدولى للأخشاب تندفع فى طريقها نحو النجاح.
* تبلغ نسبة زيادة مساحة معرض عام ٢٠٠٤ : ١٥٪.
* تم حجز ٧٠٪ من مساحة المعرض قبل أفتتاحه بأقل من عام بقليل.
لقد قام بإنشاء هذا المعرض فى بداياته مجموعة من المتخصصين فى مجال الأخشاب فى منطقة Pays de la loire وبالأخص فى ميناء Autonome بمدينة Saint Nazaire - Nantes وAtlanbois (وهؤلاء جميعاً يشكلون رابطة متخصصة فى ترويج الأخشاب فى منطقة Pays de la loire). وقد فرض الملتقى الدولى للأخشاب نفسه بشكل تدريجى كالحدث الأوحد فى أوروبا المخصص بنسبة ١٠٠٪ لعرض المواد الخشبية.
وسوف يحضر هذا الملتقى المقام فى مدينة Nantes فى شهر يونيو القادم مجموعة كبيرة من أصحاب الصناعات المتطورة من الدرجة الأولى والثانية ومنهم (النجارين وصناع الأخشاب وأرضيات الباركية وصناع الأثاث ومنتجات البناء وعملاء المتاجر الكبيرة المتخصصة فى بيع المنتجات اليدوية المصنوعة من الأخشاب بالأضافة إلى المفاوضين والمستوردين والمصدرين..).

وحدتين جديدتين لخدمة الأبحاث الخاصة بديناميكية احتكاك وصوت الهواء فى مجال صناعة السيارات

تم فى الأول من يوليو ٢٠٠٣ إفتتاح وحدتين لإختبارات الهواء والنواحى الصوتية الخاصة بصناعة السيارات وذلك من قبل كل من السيد Jean-Martin Folz رئيس مجلس إدارة مجموعة PSA Peugeot Citroen والسيد Louis Schweitzer رئيس مجلس إدارة مجموعة Renault والسيدة Laurence Paye-Jeanneney مديرة معهد الدراسات الهندسية الـ Conservatoire (CNZM) National des Arts et Métiers .
تقع وحدتى الأختبار الجديدتين بجوار مقر معهد التقنيات الهوائية التابع لمركز الـ CNAM فى منطقة SAINT-CYR I'Ecole Yvelines . ومن المقرر أن تقوم هاتين الوحدتين بمحاكاة مختلف الشروط الديناميكية والصوتية للهواء والتى تتعرض لها مختلف السيارات. ومن ثم تهدف هاتين الوحدتين توفير نظم إختبار حديثة وفعالة عالية الكفاءة لخدمة المهندسين على خفض إستهلاك الوقود وتحسين النواحى الأمنية . كذلك فهى تهدف تحسين النواحى الصوتية داخل السيارة مع حفض الضوضاء الصادرة منها .





القبة السماوية إحدى عجائب مكتبة الإسكندرية

القبة السماوية هى ببساطة مكان يمكن فيه التعرف على السماء وما فيها من أجرام وشموس ومجرات وبعض العروض العلمية والتثقيفية التى تتحدث عن الكون وما فيه من غرائب وعجائب بأسلوب شيق وجذاب، يجمع بين جمال الصور والتعليق العلمى الذى تصحبه موسيقى مميزة .

أن وجود القبة السماوية فى أى بلد عنوان على مدى الوعى العلمى والثقافى لهذا البلد .

توجد أحدث التقنيات أما بالنسبة للتصميم المعمارى للقبة السماوية فقد وضع تصميمها بشكل يتكامل مع التصور المعمارى للمبنى الرئيسى للمكتبة، فإذا كان مبنى المكتبة يمثل قرص شمس المعرفة فالقبة السماوية تمثل كوكباً ترك مداره الخارجى ليستقر فى مدار شمس المكتبة .

ويحتوى مبنى القبة السماوية على مدرج يسع ١٠٠ شخص مزود بعدد من أجهزة العرض تخلق مؤثرات صوتية وضوئية خاصة، تعطى المشاهدين إحساساً بأنهم داخل سفينة فضاء تسبح بين الأجرام السماوية والنجوم الكواكب .

وسائل العرض الرئيسية بالقبة السماوية :

شاشة العرض داخل القبة السماوية عبارة عن نصف كرة قطرها ١٤ متراً وتستخدم نظام IMAX السينمائى لتعطى أفضل صورة ممكنة . كما تم تجهيز القاعة بجهاز عرض خاص يجسد المشهد الفلكى ويجعل المشاهد وكأنه جزء من الصورة ، ويعتبر هذا الجهاز الأول من نوعه فى مصر والثانى فى منطقة الشرق الأوسط بعد إيران .

يتوسط القاعة جهاز العرض الرئيسى والمصمم بأفضل تقنيات العصر ويتم من خلاله عرض النجوم والشمس والقمر والمجموعات النجمية المختلفة ، كما توجد بالقاعة ٣ أجهزة عرض فيديو تندمج مع بعضها البعض لتعطى صورة مجسمة على شاشة العرض .

وقد تم تجهيز القبة السماوية حديثاً بمعزوفة موسيقية طويلة Iong Player (معزوفة الألف عام) ، وهى مقطوعات موسيقية متواصلة لمدة ألف عام بدأ عزفها فى الأول من يناير ٢٠٠٠ وتنتهى آخر نغماتها فى ٣١ ديسمبر ٢٩٩٩ ! وتتولد الموسيقى عن طريق كمبيوتر يعزف ست حلقات مأخوذة من لحن مدته ٢٠ دقيقة و ٢٠ ثانية وكل منها له طبقاً صوتية مختلفة تتطور بسرعات متباينة ، ويخلق التناوب والتبادل الدائم ما بين هذه الطبقات تناغماً وإيقاعات موسيقية دائمة التغير !

شهدت القبة السماوية منذ أفتتاح مكتبة الإسكندرية إقبالاً جماهيرياً هائلاً من المصريين والأجانب ، فقد وصل عدد زوار القبة منذ أفتتاح المكتبة حتى الآن ٤٢٠٠٠ زائر .والقبة السماوية بكل هذه التجهيزات الفنية والعلمية ستكون نافذة على الفلك والفضاء وستكون أحد أهم مرافق مكتبة الإسكندرية .

ومن عروض القبة السماوية :



رحلة كونيـة : مدة العرض : ٣٧ دقيقة
واحة فى الفضاء : مدة العرض : ٢٢ دقيقة
رؤية هـابل : مدة العرض : ٣٥ دقيقة
العودة إلى الكوكب الأحمر : مدة العرض : ٤٠ دقيقة
البحث عن الحياة فى الكون : مدة العرض ٣٨ دقيقة
رحلة فويجر : (Voyager mission) مدة العرض ٤٢ دقيقة
سنوات ضوئية من الأندروميدا: مدة العرض ٣٠ دقيقة
عرض النجوم : مدة العرض ٤٠ دقيقة



احتفال متحف الآثار بمرور عام على افتتاح مكتبة الإسكندرية

بدأ متحف الآثار بمكتبة الإسكندرية فى تنظيم دورات برنامج التربية المتحفية، الذى يقوم من خلاله الأطفال والنشء بتصميم نماذج مصغرة للقطع الأثرية الموجودة بالمتحف ، بإستخدام خامات الزجاج والصلصال والطين الأسوانى .

وسوف تعرض هذه النماذج فى معرض يقام خصيصاً لها خلال شهر أكتوبر القادم فى مناسبة الذكرى الأول لإفتتاح مكتبة الإسكندرية فى ١٦ أكتوبر عام ٢٠٠٢ .

كما ينظم المتحف سلسلة من المحاضرات تدور حول المناطق الأثرية فى الإسكندرية ، وأهم الآثار الغارقة التى تم أنتشالها من الميناء الشرقى ومنطقة أبو قير .

وقالت السيدة منى سرى مدير متحف الآثار بأن المتحف يضم ١٠٧٩ قطعة أثرية ، جُمعت من مناطق ومتاحف مختلفة ويحكى المتحف تاريخ تعاقب الحضارات على أرض مصر والإسكندرية كما أضافت أن أهم القطع التى يضمها المتحف هما قطعتى من الموزاييك تصور إحداهما مصارعين والأخرى تصور كلباً ، ويرجع تاريخ القطعتين إلى العصر الهلينستى .

وتقوم المكتبة حالياً بإصدار كتيب عن متحف الآثار يضم محتويات المتحف، وأهم أقسامه، والهدف من إنشائه داخل المكتبة .

يشهد متحف الآثار منذ أفتتاحه إقبالاً جماهيرياً كبيراً، حيث يتوافد عليه يومياً المئات من المصريين والأجانب للتعرف على الآثار التى تعبر عن الحضارات التى عايشتها مصر على مر السنين .

إهداء من مقاطعة رافينا الإيطالية لمكتبة الإسكندرية

أهدت مقاطعة رافينا الإيطالية لمكتبة الإسكندرية قطعة فنية من الفسيفساء المصنوع من الميناء البيضاء وقطع الصدف، والقطعة المهداة من تصميم الفنان الإيطالى ماركو دى لوكا وتعبر عن جمال البحر الأبيض المتوسط من خلال تدريجات اللون الأزرق .

مؤسسة السديرى تهدى مطبوعاتها إلى مكتبة الإسكندرية

أهدت مؤسسة الأمير عبد الرحمن السديرى مجموعة من مطبوعاتها إلى مكتبة الإسكندرية ، تشمل الأعداد الصادرة من مجلة "أدوماتو" وهى أول مجلة عربية أثرية تصدر باللغتين العربية والإنجليزية من مؤسسة ثقافية خاصة ، ويرأس تحريرها الدكتور عبد الرحمن الأنصارى عضو مجلس إدارة مركز الخطوط فى مكتبة الإسكندرية. كما تتضمن المطبوعات مجموعة من الكتب باللغتين العربية والإنجليزية . وقد وجه الدكتور إسماعيل سراج الدين مدير مكتبة الإسكندرية الشكر للمؤسسة على هذه البادرة ، وقرر إهداء مجموعة من مطبوعات المكتبة إلى المؤسسة تقديراً لهذا الإهداء .



INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION

WHAT IT DOES AND HOW IT WORKS...? ماذا تفعل وكيف تعمل ...؟

د. مصطفى عبد العزيز رئيس قسم دعم المعاهد البحرية - المنظمة البحرية الدولية (سابقا)

الأمن البحرى Maritime Security (2)

بدأنا فى المقال السابق تناول أحد الموضوعات التى فرضت أهميتها خلال السنوات القليلة الماضية على المنظمة البحرية الدولية كنتيجة للأحداث المأساوية التى مرت بالولايات المتحدة فى الحادى عشر من سبتمبر ٢٠٠١، ألا وهو موضوع الأمن البحرى. وبدأنا فى هذا المقال التعرف على الأنشطة والقرارات والتوصيات التى إتخذتها المنظمة فى هذا الشأن خلال العشرين عاماً السابقة على هذه الأحداث، ثم بدأنا فى التعرض للمؤتمر الذى أقرته الجمعية العمومية للمنظمة وعقد بلندن فى الفترة من ٩ إلى ١٣ ديسمبر ٢٠٠٢ والذى صدرت عنه مجموعة من التعديلات على إتفاقية سلامة الأرواح فى البحار ١٩٧٤، وكذا المدونة الدولية لأمن السفن وتسهيلات الميناء
International Ship and port Facilities Security Code (ISPS Code).

إن مفهوم إدارة المخاطر يتم درجه فى المدونة من خلال عدد من المطالب الدنيا لأمن السفن وتسهيلات الميناء.

وتتضمن هذه المطالب الدنيا بالنسبة لأمن السفن:

* خطط أمن السفينة Ship Security Plans
* ضابط أمن السفينة Ship Security officers
* ضابط أمن الشركة Company Security officers
* تجهيزات معينة على ظهر السفينة Certain onboard equipment

كما تتضمن المطالب الدنيا بالنسبة لتسهيلات الميناء :

* مخططات أمن تسهيلات الميناء Port Facilities Security Plans
* ضابط أمن تسهيلات الميناء Port Facilities Security officars
* تجهيزات أمن معينة Certain Security equipment

وبالأضافة للمطالب الدنيا لأمن السفن وتسهيلات الميناء هناك مطالب أخرى مثل:

* المراقبة والتحكم فى الدخول Monitoring and controlling access
* مراقبة أنشطة الأفراد والبضائع Monitoring the activities of people and cargo
* التأكد من توفر إتصالات الأمن Ensuring security communications are readily available

ونظراً لأن كل سفينة أو طراز من السفن وكل ميناء يتعرض لأخطار تختلف عن السفن أو الموانى الأخرى ، فإن الطريقة التى يتم بها تنفيذ مطالب المدونة الدولية لأمن السفن وتسهيلات الميناء تختلف من حالة لأخرى ويتم التصديق عليها بواسطة الإدارة البحرية للحكومة العضو بالاتفاقية وفقاً لكل حالة .

تقوم الحكومات الأعضاء بالاتفاقية بتحديد المستويات المناسبة للأمن appropriate security levels حتى يتم إخطار الميناء أو السفينة بها وعادة ما تستخدم مستويات الأمن ١و٢و٣ للإشارة إلى مستويات التجديد threat العادية والمتوسطة والعالية على التوالى . يقوم مستوى الأمن المستخدم بخلق حلقة بين السفينة والميناء حيث يحدد هذا المستوى تنفيذ إجراءات الأمن المناسبة بالنسبة لكل من السفينة والميناء .

لقد نصت المدونة على أنه كلما إزداد التهديد فإن مواجهة هذا التجديد يجب أن تتم عن طريق تقليل التعرض للهجوم وهو ما تقوم المدونة بتوفير عدة سبل له ، فالسفن تتعرض وفقاً للإتفاقية لنظم الفحص Survey و التحقق verification والتأهيل Certification والرقابة Control لتأكيد أن إجراءات الأمن قد تم تنفيذها . كذلك يطلب من الموانى أن تخطر الحكومة المعنية بمعلومات متصلة بالأمن، والتى عليها بدورها توفير بيان بخطط الأمن المصدق عليها وإخطار المنظمة البحرية الدولية بها.

الشركة والسفينة

وفقاً لمطالب المدونة الدولية لأمن السفن وتسهيلات الميناء ISPS Code يجب على شركات النقل البحرى Shipping companies تعيين ضابط أمن security officer للشركة وضابط أمن لكل سفينة من سفن الشركة .

تتضمن واجبات ضابط أمن الشركة تأكيد أن تقييم أمن السفينة قد تم بطريقة سليمة، وأن خطة أمن السفينة قد تم إعدادها وإرسالها لكى يتم التصديق عليها من الإدارة البحرية ثم الحفاظ عليها بعد التصديق على ظهر السفينة.

ويجب أن تشير خطة أمن السفينة إلى الإجراءات التشغيلية والمادية التى يجب على السفينة إتخاذها لكى تؤكد أنها تعمل بصفة دائمة عند المستوى الأول (العادى) للأمن . كما يجب أن تشير الخطة إلى إجراءات الأمن الإضافية والأكثر شدة التى يمكن للسفينة أن تتخذها للإنتقال إلى و التشغيل عند المستوى الثانى (المتوسط) للأمن. كذلك يجب أن تشير الخطة إلى التصرفات التمهيدية التى يمكن للسفينة إتخاذها للسماح بالإستجابة المناسبة للتعليمات الصادرة للسفينة فيما يختص بالمستوى الثالث (العالى) للأمن.

يجب على السفن أن تكون حاصلة على شهادة دولية لأمن السفينة توضح أنها تستجيب لمتطلبات إتفاقية سلامة الأرواح فى البحار chapter X1-2/ 1974 وكذا الجزء الأول A من المدونة الدولية لأمن السفن وتسهيلات الميناء ISPS code – ونلاحظ أنه عندما تكون السفينة فى ميناء أو تقترب من ميناء أحد الدول الأعضاء فى الإتفاقية ، فإن هذه الدولة يكون لها الحق – وفقاً لنص القاعدة XI-2/9 فى تنفيذ إجراءات الرقابة المختلفة بالنسبة لهذه السفينة، فالسفينة تخضع لإجراءات الفحص والتفتيش من قبل سلطات الميناء، وعادة ما لا يمتد هذا الفحص والتفتيش لإختبار خطة أمن السفينة إلا فى حالات معنية. كما يمكن أن تخضع السفينة لإجراءات فحص إضافية إذا ما كان لدى سلطات الدولة (عضو الإتفاقية) أسباب للإعتقاد بأن أمن السفينة أو تسهيلات الميناء التى قدمت الخدمات للسفينة معرضة للشبهة .

تسهيلات الميناء

يجب على كل دولة عضو بالإتفاقية التأكد من إستكمال تقييم كافة تسهيلات الموانى لكل ميناء يخدم السفن التى تبحر فى رحلات دولية فى منطقتها، ويعتبر تقييم تسهيلات الميناء تحليل للمخاطر من جميع الوجوه بالنسبة لتشغيل هذه التسهيلات بهدف تحديد أى من أجزائها أكثر تعرضاً أو/وأكثر إحتمالاً لأن تكون هدفاً لهجوم . ويمكن النظر لمخاطر الأمن على أنه دالة للتهديد بالهجوم ومدى تعرض الهدف للهجوم وعواقب هذا الهجوم .

يساعد تقييم تسهيلات الميناء فى تحديد أية تسهيلات بالموانى تحتاج لتعيين ضباط أمن وإعداد خطة لأمن تسهيلات الميناء، ويجب أن تشير هذه الخطة إلى الإجراءات التشغيلية والمادية التى يجب على تسهيلات الميناء إتخاذها لكى تؤكد أنها تعمل بصفة دائمة عند المستوى الأول (العادى) للأمن. كما يجب أن تشير الخطة إلى إجراءات الأمن الإضافية والأكثر شدة التى يمكن لتسهيلات الميناء أن تتخذها للتحرك إلى والتشغيل عند المستوى الثانى (المتوسط) للأمن ، كذلك يجب أن تشير الخطة إلى التصرفات التمهيدية التى يمكن لتسهيلات الميناء إتخاذها للسماح بالإستجابة المناسبة للتعليمات الصادرة فيما يختص بالمستوى الثالث (العالى) للأمن .

نلاحظ فى هذا المجال أن السفن التى تستخدم تسهيلات الميناء قد تتعرض للفحص من جانب سلطات الميناء Port State Control inspections علاوة على إجراءات رقابية إضافية . كما قد تطلب السلطات المختصة من السفينة موافاتها بمعلومات تتعلق بالسفينة والبضائع التى تحملها والركاب وأفراد الطاقم قبل دخول السفينة للميناء وقد تكون هناك حالات يتم فيها منع السفينة من الدخول للميناء بناءاً على هذه المعلومات.

مسئوليات الدول الأعضاء بالإتفاقية

تتضمن مسئوليات الدول الأعضاء بإتفاقية سلامة الأرواح فى البحار:

* وضع مسئوليات الأمن القابلة للتطبيق Setting applicable security level
* التصديق على خطط أمن السفن والتعديلات التى تجرى على خطط السفن السابق التصديق عليها
* تأكيد إذعان السفن لمتطلبات إتفاقية سلامة الأرواح فى البحار - chapter Xi 2 \ SOLAS 1974 وكذا الجزء الأول A من المدونة الدولية لأمن السفن وتسهيلات الميناء ISPS code
* إصدار الشهادة الدولية لأمن السفينة International Ship Seeurity Certificate
* تحديد أى من تسهيلات الموانى فى منطقتها يحتاج لتعيين ضابط أمن تسهيلات الميناء
* التأكد من إستكمال والتصديق على

التقييم الخاص بتسهيلات الميناء، وخطة أمن تسهيلات الميناء وأية تعديلات تجرى عليها.

* ممارسة إجراءات الرقابة والتطابق
* إخطار المنظمة البحرية الدولية وكذا سلطات الموانى وشركات النقل البحرى بالمعلومات اللازمة

ويمكن لحكومات الدول الأعضاء بالإتفاقية أن تقوم بتعيين أو إستحداث سلطات داخل الحكومة للقيام بواجبات الأمن والسماح للمنظمات الأمنية المعترف بها بالقيام بأعمال معينة فيما يتعلق بتسهيلات الميناء، إلا أن قبول والتصديق على هذه الأعمال يجب أن يتم بمعرفة الحكومة أو السلطة التى تم تعيينها لهذا الغرض.

تعديلات إتفاقية سلامة الأرواح فى البحار SOLAS

أقر المؤتمر الذى أقرته الجمعية العمومية للمنظمة وعقد بلندن فى الفترة من ٩ إلى ١٣ ديسمبر ٢٠٠٢ مجموعة من التعديلات على إتفاقية SOLAS 1974 تهدف إلى تعزيز الأمن البحرى على ظهر السفن وفى مناطق التداخل بين السفن والموانى. وبالأضافة إلى تعديلات أخرى إستحدثت هذه التعديلات فصلاً جديداً يتناول بصفة خاصة الأمن البحرى، والذى يتضمن بدوره المتطلبات الإجبارية بالنسبة للسفن لإستجابة لمتطلبات ISPS Code.

تعديل الفصل الخامس من الإتفاقية (سلامة الملاحة-Safety of Naviga tion) Chapter V ويتضمن جدول توقيتات جديد لتجهيز السفن بنظم المعلومات الأوتوماتيكية Automatic Information Systems (AIS) ووفقاً لهذا التعديل، فإنه يجب تجهيز السفن – عدا سفن الركاب والناقلات – التى تصل حمولتها إلى ٣٠٠ طن حمولة كلية أو أكثر ولكن أقل من ٥٠٠٠٠ طن بنظم المعلومات الأوتوماتيكية ليس متأخراً عن أول فحص لتجهيزات السلامة يتم بعد أول يوليو ٢٠٠٤ أو قبل ٣١ ديسمبر ٢٠٠٤ (أيهما يتم أولاً) وعلى السفن المجهزه بنظم المعلومات الأوتوماتيكية أن تبقى هذه الأجهزة عاملة فى جميع الأوقات.

تم إعادة ترقيم الفصل الحادى عشر من الإتفاقية الخاص بالإجراءات الخاصة بتعزيز الأمن البحرى ليصبح الفصل Chapter XI-1 كما عدلت القاعدة XI-1/3 لكى تطلب إظهارأرقام السفن Ships' Identification Number (SIN) بصفة دائمة على بدن السفينة أو أجزائها العلوية.

ويجب على سفن الركاب أن تظهر هذا الرقم على سطح علوى بحيث يمكن رؤيته من الجو.

إستحدثت القاعدة (XI-1/5) التى تتطلب أن يخصص لكل سفينة بيان مختصر دائم Continuous Synopsis Record (CSR) يهدف لتوفير سجل تاريخى للسفينة ويتم إصدار هذا البيان المختصر بواسطة السلطة البحرية، ويتضمن هذا البيان معلومات مثل إسم السفينة والدولة التى ترفع السفينة علمها، وتاريخ تسجيل السفينة فى الدولة التى ترفع علمها، ورقم التعرف على السفينة (SIN). والميناء التى سجلت فيها السفينة، وأسم المالك أو الملاك المسجلين وعناوينهم.

ويجب تسجيل أية تغييرات فى هذا السجل حتى يعكس أحدث المعلومات عن سفينة وكذا تاريخ التغيرات التى أدخلت عليها.

e-mail:METconltd@aol.com

أخبار من فوق السحاب

شركات الطيران بين الأرباح والخسائر

* حققت شركة الخطوط الجوية البريطانية التى تعتبر أكبر شركات الطيران فى أوروبا خسائر وصلت إلى ٤٥ مليون جنيه إسترلينى خلال الثلاثة أشهر الأولى من العام الجارى مقارنة بأرباح بلغت ٦٥ مليون جنيه فى الفترة المماثلة من العام الماضى.
* إرتفعت معدلات النمو بمطار دبى خلال النصف الأول من العام الجارى حيث بلغت ٢٥,٧٪ فى حجم الشحن و ٩,١٪ فى حركة الركاب الذى إرتفع عددهم إلى أكثر من ٨ ملايين مسافر مقابل حوالى ٧ ملايين فى الفترة المماثلة من العام الماضى.
* زادت الأرباح الأساسية لشركة "رولزرويس" البريطانية قبل خصم الضرائب إلى ١١٥ مليون جنيه إسترلينى.
* إستغنت شركة "سويس إير" عن خدمة ٣٠٠٠ عامل وألغت ٢٥ رحلة جوية لشتى إنحاء العالم، ومن المتوقع تقليص أسطولها الجوى من ١٠٨ طائرات حالياً إلى ٧٩ فقط.
* إنخفضت عمليات الشحن لشركة لوفتهانزا الألمانية لتصل إلى ٧٦٧ ألف طن فى النصف الأول من العام الجارى.
* أعلن المدير العام للأتحاد الدولى للنقل الجوى أن الخسائر التى تكبدتها شركات الطيران العام الماضى فى ١٨٠ دولة تصل قيمتها إلى ٦,٥ مليار يورو بالأضافة إلى ٤ مليارات دولار للنقل الداخلى. وترجع معظم الخسائر إلى أنتشار وباء (سارس) الذى أصاب أكثر من ثمانية آلاف شخص فى ٣٠ دولة

مطار دولى جديد بالقاهرة

صرح الدكتور مدحت حسانين وزير المالية المصرى بأن البنك الدولى وافق على تقديم فرص للحكومة قيمته ٣٥٠ مليون دولار لإنشاء مطار دولى جديد بالقاهرة، وقد بحث البنك مع وزارة الطيران المدنى كيفية أستغلال المطارات الحالية فى مصر كوسيلة لجذب مزيد من السياح. هذا وسيدخل بنك الإستثمار القومى مجال جديد لأستثمار موارده بالعمل فى إنشاء وتشغيل المطارات.

مشروعات مطار القاهرة الدولى

صرح أحمد شفيق وزير الطيران المصرى بأنه سيتم فى ١٥ ديسمبر القادم أفتتاح عدد من المشروعات الجارى العمل بها لأستكمال عمليات تطوير مطار القاهرة منها صالة رقم ٤ التى تقدم الخدمات السريعة للركاب ورجال الأعمال مقابل رسم نقدى، وصالة السفر رقم ١ التى تتضمن عدداً من الخدمات المقدمة للركاب والمدعين.

احمد شفيق

لوفتهانزا تحافظ على البيئة

تمكنت مجموعة شركات لوفتهانزا من تحقيق معدلات أستهلاكها للوقود بمقدار ٢٧٪ منذ عام ١٩٩١، وذلك فى خطوة مهمة للحفاظ على البيئة بالرغم من زيادة معدلات النقل على أسطولها بنسبه ١٢٥٪ حتى عام ٢٠٠٢، وتهدف الشركة إلى الوصول بمعدل أستهلاكها للوقود بنسبه ٣٨٪ بحلول عام ٢٠١٢.

طائرات جديدة

وقعت الخطوط القطرية إتفاقاً مع بنك كريدى ليدنيه لشراء طائرتين من طراز "إيرباص ٣٢٠" تتسلمها العام المقبل. تتسلم مصر للطيران أول طائراتها الجديدة طراز "إيرباص ٣٢٠" أوائل سبتمبر الجارى يليها ٤ طائرات من نفس الطراز تتسلمها على مدى العام الجارى.

الإهتمام بالشحن الجوى فى مصر

صرح الطيار المعتصم بالله أحمد رئيس شركة مصر للطيران للشحن الجوى بأن الشركة بدأت فى تطبيق نظام جديد على رحلات البضائع التى تقوم بنقلها لخدمة عملية التصدير وتنشيطها ، ويتضمن النظام الجديد فى مرحلته الأولى بالتنسيق مع إدارة الحجز المركزى بمصر الطيران وضع خطة أسبوعية وجدول للرحلات المقرر إقلاعها بالبضائع بمواعيد محددة، أما المرحلة الثانية فتبدأ فى منتصف أكتوبر القادم بعد إعداد جدول سنوى لرحلات البضائع يكون منتظماً ومعلناً للمصدرين ووكلاء الشحن والمديرين الإقليميين، وأشار المعتصم بالله بأن وضع جدول منتظم سيسمح للمديرين الإقليميين بوضع خطة وجدول منتظم لرحلات الوارد من هذه البلاد إلى مصر مما سيقلل من تكاليف عملية التشغيل، والحد من عودة معظم طائرات شحن الصادرات بدون واردات، هذا وقد وضعت الشركة خطة شاملة لتشجيع تجارة الترانزيت – التى لم تحظى بالأهتمام اللازم سابقاً – من خلال مصر للطيران.

الفصل بين شركات مصر للطيران



عاطف عبد الحميد

أعلن المهندس عاطف عبد الحميد رئيس الشركة القابضة لمصر للطيران بأنه من المنتظر أن تنتهى لجنة تقويم أصول رأسمال الشركة من أعمالها فى سبتمبر الجارى لتتم بعد ذلك عملية الفصل التام بين الشركات، وستبقى لوائح الشركة القابضة فى الإطار الذى يحكم لوائح كل الشركات الأخرى، كما سيكون من حقها أتخاذ جميع الإجراءات والتدابير بعد عملية الفصل بين الشركات بضم أو بيع أو إنشاء شركات جديدة بإعتبارها المسئولة أمام المجلس التشريعى وتتم محاسبتها أمام مجلس الشعب على ميزانيتها سواء بالربح أو الخسارة.

نشاط إيرباص الإنجليزية

أوصت شركات الطيران العالمية شركة إيرباص بتصنيع ١٢٩ طائرة من طراز "إيرباص ٣٨٠" التى ستدخل الخدمة على الخطوط الجوية بحلول عام ٢٠٠٦، ويصل مداها إلى ١٤٨٠٠ كيلو متر، هذا وقد تلقت شركة إيرباص طلبات لبيع ٥٢ طائرة لشركات الطيران فى منطقة الشرق الأوسط تصل قيمتها إلى حوالى ١٨,٩ مليار دولار منها ٤١ طائرة لشركة الإمارات.وستبدأ إيرباص فى تسليم طائراتها الجديدة طراز ٣٢١ و٣٣٠ فى الربيع القادم، والطائرات الضخمة طرازى "٦٠٠/٣٤٠" فى صيف ٢٠٠٦

النهوض بصناعة النقل الجوى فى السودان

صرح حسن أحمد طه وزير الدولة السودانية بأنه تم توقيع عقد بين الحكومة السودانية وشركة إستثمار سعودية لتأسيس شركة للطيران برأسمال قدره خمسمائة مليون دولار، وستركز الشركة الجديدة جهودها فى المشروعات الخاصة بالطيران للنهوض بصناعة النقل الجوى بصفة خاصة بجانب القدرة على إنشاء المطارات فى البلاد بالتعاون مع الخطوط الجوية السودانية، وإدخال ١٥ طائرة جديدة للبلاد.

مشروع ميكنة إنهاء إجراءات الركاب

صرح المهندس ماجد المصرى رئيس شركة تكنولوجيا المعلومات بمطار القاهرة بأنه تم التعاقد مع إحدى الشركات لبدء تنفيذ مشروع ميكنة إنهاء إجراءات الركاب وحقائبهم والمعلومات الخاصة بالرحلات وإنشاء البنية الأساسية للمعلومات بمطار القاهرة مع تركيب أجهزة كمبيوتر وتشغيلها على مرحلتين، وتصل تكلفة المشروع إلى ١٤ مليون دولار، ويستغرق تنفيذه تسعة أشهر.



منح الخط الملاحى الأمريكى APL عضوية نقابة الأطباء البيطريين من مدير عام الحجر البيطرى لميناء بورسعيد



★ الخط الملاحى الأمريكى يسدد جبراً رسوم نقابة البيطريين والدمغات الطبية بإيصالات رسمية وعليها ختم النسر .

★ تأشيرة مهزوزه من موظف جمركى ببورسعيد على شهادة حاويات ترانزيت برسم الإسكندرية تصيب قيادات جمرك بورسعيد بالشلل التام وتعجزهم عن إتخاذ القرار الصحيح.

★ الخط الملاحى فى سبيل الإعداد لرفع دعوى قضائية على من يهمة الأمر لإنهاء عضويته بنقابة البيطريين وإسترداد جميع ما تم تحصيله عنوه (قسراً).

★ البيروقراطية والتعقيدات و النبش فى قرارات ومنشورات عفّ عليها الزمن لتطبيقها بحرفيتها يهدد الخطوط الملاحية من التردد على ميناء بورسعيد.

فى الوقت الذى تبذل فيه هيئة ميناء بورسعيد الجهد لجذب الخطوط الملاحية للميناء وتحاول معها شركة بورسعيد لتداول الحاويات تحسين خدماتها ورفع مستوى الأداء وتحويل الخطوط الملاحية إلى ميناء بورسعيد نجد هناك العديد من التعقيدات التى تزيد من شكاوى الملاك ومن ثم تتحول لميناء طارد وليس جاذب وتعود السفن مرة أخرى إلى الموانى الأجنبية بالبحر المتوسط.

والموضوع هو قصة الـ٢٠حاوية مسحوق لحم وعظم صب منشأ الولايات المتحدة ميناء الشحن شارلستون بأمريكا وتم تفريغها ببورسعيد بتاريخ ٢٠٠٣/٧/١٣ من الباخرة INDAMEX DAL-IAN **برسم الترانزيت إلى ميناء الإسكندرية كميناء وصول نهائى .**

د/ يوسف والى

* ومن واقع صورة المنافستو تقدم التوكيل الملاحى (الشركة الدولية للملاحة والشحن) نيابة عن ملاك الباخرة السادة/ أمريكان بريزدنت لاينز **APL** لبدء الإجراءات الجمركية لنقل الحاويات بطريق البر إلى ميناء الإسكندرية البحرى لتكملة عقد النقل البحرى .

* تم تسجيل شهادة الترانزيت برقم ٢٤٠١ فى ٢٠٠٣/٧/١٥ وطلب الإرسال برقم ٢٠٠٣/١٤٧ .

* تأشر على الشهادة من مأمورى الحركة والتعريفة " تحقق الصنف ظاهرياً وعلى جمرك الوصول إجراء المعاينة المنافية للجهالة ومراعاة كافة النواحى الإستيرادية والتعليمات قبل الإفراج النهائى " . كما جاء فى تأشيرة مأمور التعريفة " تراعى النواحى الإستيرادية والنقدية والسعرية وجهات العرض قبل الأفراج النهائى ".

* إلا أن مأمور التعريفة السيد/ أحمد أبو كيله صاحب التأشيرة عالية قد كتب فى أعلى الشهادة عبارة (حجر بيطرى) مستنداً على منشور قديم يحمل رقم ٩ لسنة ١٩٩٢ كان قد صدر فى زمن ما وفى ظروف ما قبل صدور قرار رئيس الجمهورية رقم ١٠٦ لسنة ٢٠٠٠ بتبعية كافة جهات العرض الوزارات المعنية تحت لواء الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات المنوط بها عمليات المعاينة الظاهرية وسحب العينات وتحليلها وإصدار شهادات النتائج وإصدار الإفراجات النهائية للبضائع الواردة فى موانى الوصول النهائية . تلك الهيئة أو اللجنة تقدم إليها كافة المستندات الإستيرادية وغيرها لمراجعتها وإعتمادها فى موانى الوصول النهائية بمعرفة أصحاب البضاعة . كما أن القانون رقم ١٥٥ لسنة ٢٠٠٢ المادة الخامسة منه قد أختصت الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات بإجراءات الفحص والرقابة على الصادرات والواردات المنصوص عليها فى القوانين أرقام ٥٩ لسنة ١٩٦٠ و ١١٣ لسنة ١٩٦٢ و ١٠ لسنة ١٩٦٦ وقانون الزراعة رقم ٥٣ لسنة ١٩٦٦ والقانون ١١٨ لسنة ١٩٧٥ فى شأن الإستيراد والتصدير .

* ولقد عرضنا وجهة نظرنا للسيد/ مدير عام جمارك بورسعيد دون جدوى وأوضحنا إليه مايلى:

١- أن الرسالة ترانزيت تنقل بواسطة التوكيل الملاحى مكملاً لعقد النقل البحرى نيابة عن ملاك السفينه ومستنده الوحيد هو منافستو الباخرة.

٢- إن كافة الإجراءات ستتم فى ميناء الوصول النهائى بالإسكندرية وسوف تعرض على كافة جهات العرض قبل الإفراج النهائى وهذا ما أوصت به تأشيرات مأمورى التعريفه والحركة كسابق الرسائل السابقة لنفس البضاعة خلال الشهرين الماضيين.

٣- إن عملية العرض ستتم بمعرفة صاحب البضاعة فى ميناء الوصول النهائى والذى ستكون فى حوزته كافة المستندات الإستيراديه وغيرها بعد أن يتقدم للبنك لأستلامها وبعد سداده لقيمة البضاعة.

٤- إن المنافستو قد أشار بأن المستفيد هو البنك صاحب الأعتماد المفتوح للرسالة وأن أى مشكلة قد تواجه الرسالة فى ميناء بورسعيد قد تضع البنك فى موقف حرج ولم يجد من يتقدم إليه لأستلام المستندات وسداد قيمة الإعتماد وهذا سوف يعرض البنك والشاحنين فى الولايات المتحدة لمشاكل كبيرة.

٥- وإن أى مشكلة يتسبب فيها موظف غير مسئول من أى جهة فى ميناء بورسعيد سوف يترتب عليها خسائر كبيرة للبضاعة حيث ستضيع المسئولية وتتفتت ولم يستطيع أى طرف التصرف فى البضاعة سواء بإستلامها أو إعادة شحنها وغيرها من المشاكل التى ستواجه الشاحنين والملاك والبنك فاتح الإعتماد وما سيترتب على ذلك من آثار سلبية .

٦- أن الرسالة عبارة عن ترانزيت والمفروض أنها غير خاضعة لأى جهات عرض فى ميناء الترانزيت والسؤال: فيما لو كانت هذه الرسالة قادمة ترانزيت لأحد الموانى المصرية لنقلها براً إلى دولة مجاورة مثل ليبيا أو الأردن عن طريق نويبع هل سيتم فتحها وعرضها على جهات العرض المصرية ؟؟؟ فإذا كان الرد بنعم فتلك مصيبة لمخالفتها لكل أعراف الترانزيت العابر سواء براً أو بحراً أو جواً وتضع مصر خارج منظومة النقل متعدد الوسائط .

د/ يوسف بطرس

أن هذا الإجراء لايساهم فى التطوير الجمركى المنشود ولكنه تأكيداً وترسيخاً لإجراءات تلحق الضرر إلى سمعة مصر وتعود بالعجلة إلى الوراء مستندة إلى منشورات قديمة لم تعد تواكب التطور والتحديث والقوانين والإجراءات اللاحقة عليها كالقرار الجمهورى رقم ١٠٦ لسنة ٢٠٠٠ والقانون رقم ١٥٥ لسنة ٢٠٠٢ .

٧- بعرض الأمر على السيد رئيس الأدارة المركزية للصادرات والواردات ببورسعيد أفاد بأنه ترانزيت ويتم عرضه فى ميناء الوصول النهائى لإصدار الإفراجات النهائية ورغم حديث سيادته مع مدير عام جمارك بورسعيد الا أنه كان هناك أصرار من السيد/ مدير عام الجمرك للذهاب إلى الحجر البيطرى ذاته خارج القرار الجمهورى رقم ١٠٦ أو الحصول على تعليمات من سلطة عليا فى الجمارك.

٨- تحدثنا تليفونياً مع السيد/ وكيل أول وزارة التجارة الأستاذ سيد أبو القمصان وعرضنا الأمر عليه فاستنكر الموقف وتساءل لماذا يقوم الجمرك بالعرض على الحجر البيطرى .

٩- وأخيراً ذهبنا إلى الحجر البيطرى الذى أصر على الأطلاع على أصل الشهادة الإستيرادية وتلك مستندات لا تتوافر إلا فى حوزة صاحب الشأن ونظراً لتعطل الرسالة أكثر من ١٥ يوماً فقد قمنا بالإتصال بمكتب شركة ألفا إنترناشيونال الشركة المستوردة عن طريق الملحق الزراعى بالسفارة الأمريكية جهة المنشأ وطلبنا صورة من تلك الشهادة وعرضناها على الحجر البيطرى الذى صرح بالنقل للإسكندرية

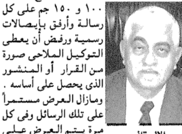
١٠- وبخصوص الرسالة الثانية التى وصلت يوم ٢٣ يوليو بعدد ٢٩حاوية أصر الجمرك أيضاً على عرضها على الحجر البيطرى وفى هذه المرة أصر الحجر البيطرى أصراراً تاماً على الاطلاع على أصل الشهادة ليقوم بعملية التخصيم عليها وهذا بالطبع ليس من حقه حيث يتم ذلك فى ميناء الوصول النهائى للإسكندرية على رسائل هذه الشركة والشركات الأخرى ضمن الإجراءات للحصول على الإفراجات النهائية وبذلك تم تعقيد الأمر إلى الأسوأ ..

وأخيراً وافق على الإطلاع على

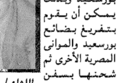
صورة الشهادة الإستيرادية بعد تحصيل رسوم النقابة والدمغات الطبية ورسوم الإتاوة .

– تم تحرير مذكرة للسيد رئيس الأدارة المركزية لجمارك بورسعيد لشرح الموقف ومطالبته بأخذ إجراء فورى لوقف هذا الهزل إلا أن رئيس الأدارة المركزية لم يحرك ساكناً ولم يقم بالرد على التوكيل الملاحى فى هذه اللحظة .

– ونظراً لتوالى الشحنات على الميناء حتى وصل عدد الحاويات إلى حوالى ١٠٠ حاوية أضطر التوكيل الملاحى للسير فى الإجراءات والعرض على الحجر البيطرى الذى أصر فى هذه المرة أن يقوم بتحصيل رسوم ١٪ على وزن كل رسالة مضروب فى عدد الأيام + دمغة طبية تتراوح بين ١٠٠٠ إلى ٣٠٠٠ جم + نقابة أطباء بيطريين وتتراوح بين ١٠٠ و ١٥٠ جم على كل رسالة وأرفق بإيصالات رسمية ورفض أن يعطى التوكيل الملاحى صورة من القرار أو المنشور الذى يحصل على أساسه . ومازال العرض مستمراً على تلك الرسائل وفى كل مرة يتم العرض على الحجر البيطرى وفى كل مرة يحصل الحجر البيطرى دمغة الأطباء ورسوم نقابة البيطريين ورسوم أخرى من الخط الملاحى فى إصرار تام على منح عضوية نقابة البيطريين للخط الملاحى الأمريكى الذى سيتحمل كافة تلك الرسوم والمصاريف وليس صاحب الشأن لكون البضاعة ترانزيت وفى حوزته حتى يتم توصيلها إلى ميناء الوصول النهائى (الإسكندرية) الأمر الذى يتوقع معه أن يرفض الخط الملاحى سداد هذه المبالغ أو تلك الإتاوات حتى لو أقتضى الأمر إلى تغيير خط سيره وعودته مرة أخرى إلى ميناء چاى تاورو الذى كان محطته من قبل و استبدالها بميناء بورسعيد وبذلك يمكن أن يقوم بتفريغ بضائع بورسعيد والموانى المصرية الأخرى ثم شحنها بسفن روافد من جنوب إيطاليا إلى الموانى المصرية مباشرة



الأستاذ محفوظ العرجاوى



اللواء / محمد البنا

المطلوب

عرض الأمر على السيد/ وزير التجارة الخارجية والسيد وزير الزراعة والسيد رئيس مصلحة الجمارك والسيد / رئيس الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات .

والسؤال هنا يكمن: ما قيمة القرار ١٠٦ وما قيمة القانون ١٥٥ ؟؟؟

مع العلم بأن الحجر البيطرى ليس من سلطته أن يقوم بالمعاينة أو الفحص أو سحب عينات أو منع الإفراجات النهائية فذلك من إختصاص الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات من هذا ما تم بالفعل إذ أن دور الحجر البيطرى فى بورسعيد ما هو إلا وضع تأشيرة بالموافقة على النقل فقط دون أن يتحرك من مكتبة ثم يقوم بتحصيل الإتاوات ورسوم النقابة والدمغة الطبية على الترانزيت.



قاموس النقل البحرى والتجارة الخارجية

سلسلة المصطلحات التجارية الدولية الجديدة " الإنكوتيرمز ١٩٩٠ ، وقواعد تفسيرها (INCOTERMS 1990)

INTERNATIONAL COMMERCIAL TERMS

عرض وتقديم محاسب/رجب حسن رجب - بإتحاد الموانى البحرية العربية

تسليم البضاعة غير خالصة الرسوم فى مكان الوصول

DELIVERED DUTY UNPAID (DDU)

ب- تابع التزامات المشترى

B THE BUYER MUST

ب- ٦: توزيع المصاريف :

يتحمل جميع المصاريف المتعلقة بالبضاعة إعتباراً من وقت وضع البضاعة تحت تصرفه طبقاً لما جاء فى البند [أ-٤] .

وإذا فشل فى تنفيذ التزاماته المذكورة فى البند [ب-٢] أو فشل فى إستلام البضاعة بعد وضعها تحت تصرفه طبقاً لما جاء فى البند [أ-٤] ، أو فشل فى اخطار البائع طبقاً لما جاء فى البند [ب-٧] ، فإنه يتحمل جميع المصاريف الإضافية التى قد تنجم بسبب هذا الفشل ، وذلك على فرض أن تكون البضاعة مجنبة وغير مختلطة بغيرها أو تم تحديدها بما يجعلها البضاعة محل التعاقد

ويتحمل جميع الرسوم والضرائب أو أية مصاريف رسمية أخرى تكون مفروضة على إستيراد البضاعة بالإضافة إلى تكاليف قيامة بالإجراءات الجمركية الرسمية والتى قد تدفع عند إستيراد البضاعة .

B 6 Division of costs

Pay all costs relating to the goods from the time they have been placed at his disposal at the named point of destination in accordance with A.4.

Should he fail to fulfil his obligations in accordance with B.2., or to take delivery of the goods when they have been placed at his disposal in accordance with A.4., or to give notice in accordance with B.7., bear all additional costs incurred thereby provided, however, that the goods have been duly appropriated to the contract, that is to say, clearly set aside or otherwise identified as the contract goods .

Pay all duties, taxes and other official charges as well as the costs of carrying out customs formalities payable upon importation of the goods .

ب- ٧: إخطار البائع:

إذا كان هناك اتفاق بأن يقوم المشترى بتحديد موعد استلام البضاعة خلال فترة محددة، و/أو يقوم بتحديد مكان إستلام البضاعة، فعليه أن يقوم باخطار البائع بذلك بطريقة واضحة وكافية.

B 7 Notice to the seller

Whenever he is entitled to determine the time within a stipulated period and/or the place of taking delivery. give the seller sufficient notice thereof.

ب- ٨: إثبات التسليم ومستندات النقل أو الرسائل الإلكترونية المماثلة:

يقبل سند أو إذن تسليم البضاعة وسند النقل ما دام ذلك مطابقاً لما جاء فى البند (أ-٨).

B 8 Proof of delivery, transport document or equivalent electronic message

Accept the appropriate delivery order or transport document in accordance with A.8.

ب- ٩: فحص البضاعة:

إذا لم يكن هناك اتفاق على غير ذلك، يتحمل المشترى بتكاليف فحص البضاعة قبل الشحن، فيما عدا تكاليف فحص البضاعة المقررة بمعرفة السلطات فى دولة التصدير.

B 9 Inspection of goods

Pay, unless otherwise agreed, the costs of pre-shipment inspection except when mandated by the authorities of the country of exportation.

ب- ١٠: الالتزامات الأخرى:

يتحمل جميع التكاليف والرسوم الخاصة باستصدار المستندات أو الرسائل الإلكترونية المعادلة لها المذكورة فى البند [أ-١٠] ، ويدفع للبائع جميع المصاريف التى أنفقها لمساعدته فى استصدار المستندات .

B-10 Other obligations

pay all costs and charges incurred in obtaining the documents or equivalent electronic messages mentioned in A.10 and reimburse those incurred by the seller in rendering his assistance in accordance therewith .

تسليم البضاعة خالصة الرسوم فى مكان الوصول

DELIVERED DUTY PAID (DDP)

يعنى مصطلح "DELIVERED DUTY PAID" أن البائع يكون قد أوفى بالتزامه بتسليم البضاعة إذا قام بتوصيلها إلى مكان الوصول المتفق عليه فى الدولة المستوردة.

ويتحمل البائع جميع المخاطر والمصاريف المتعلقة بالبضاعة حتى وصولها إلى هذا المكان المتفق عليه ، بما فى ذلك تحمل جميع الرسوم والضرائب وأية مصروفات رسمية أخرى تكون مفروضة على عملية إستيراد البضاعة .وإذا كان مصطلح (EXW) يفرض على البائع أدنى حد من الإلتزامات فإن مصطلح (DDP) يفرض عليه أقصى حد من هذه الإلتزامات .

ولا يستعمل هذا المصطلح إذا كان البائع لا يستطيع بطريق مباشر أو غير مباشر إستصدار ترخيص أو إذن الإستيراد .

وإذا أتفق الطرفان على أن يقوم المشترى بالتخليص على البضاعة عند إستيرادها ويقوم أيضاً بدفع الرسوم المفروضة على الإستيراد ، فلا يستعمل فى هذه الحالة مصطلح "DDP" وإنما يجب إستعمال مصطلح "DDU" .

وإذا أتفق الطرفان على إستبعاد بعض التزامات البائع الخاصة بدفع مصاريف عملية إستيراد البضاعة [مثل إعفاء البائع من دفع ضريبة القيمة المضافة "VAT" فيجب النص على ذلك بوضوح أو بإضافة الكلمات الدالة على ذلك إلى نص المصطلح فيصبح : "DELIVERED DUTY PAID , VAT UNPAID" ويستعمل هذا المصطلح بصرف النظر عن وسيلة نقل البضاعة .

أ- التزامات البائع

A- THE SELLER MUST

أ- ١: توريد البضاعة طبقاً للعقد:

يورد البضاعة والفاتورة التجارية (أو ما يعادلها من الرسائل الإلكترونية) على أن تكون البضاعة مطابقة تماماً لشروط عقد البيع. وعليه تقديم شهادة بمطابقة البضاعة للشروط والمواصفات المتفق عليها فى عقد البيع إذا كان العقد ينص على ذلك.

A 1 Provision of the goods in conformity with the contract

Provide the goods and the commercial invoice, or its equivalent electronic message, in conformity with the contract of sale and any other evidence of conformity which may be required by the contract.

أ- ٢: الأذون والتراخيص والمستندات الرسمية:

يقوم على نفقته وتحت مسئوليته باستصدار جميع التراخيص أو أية أذون رسمية أخرى خاصة بعمليتى التصدير والإستيراد . كما يقوم بجميع الإجراءات الجمركية الرسمية الخاصة بعملية تصدير البضاعة والخاصة بعملية إستيرادها فى مكان الوصول المتفق عليه ، أو الإجراءات الخاصة بتمرير البضاعة ترانزيت فى دولة أخرى إذا أقتضى الأمر .

A 2 Licences, authorisations and formalities

Obtain at his own risk and expense any export and import licence and other official authorisation and carry out all customs formalities for the exportation and importation of the goods and where necessary , for their transit through another country.

أ- ٣: عقد النقل وعقد التأمين:

A 3 Contract of carriage and insurance

*** بالنسبة لعقد النقل:**

يقوم على نفقته بابرام عقد النقل طبقاً للشروط المعتادة لنقل البضائع المماثلة للبضاعة المتفق عليها ، وعبر الطريق المعتاد ، وذلك لتوصيل البضاعة إلى نقطة محددة فى مكان الوصول المتفق عليه. وإذا لم يكن هناك إتفاق على تحديد هذه النقطة، فمن حق البائع أن يختار أى نقطة تلائم مصالحه فى مكان الوصول المتفق عليه.

a) Contract of carriage

Contract at his own expense for the carriage of the goods by a usual route and in a customary manner to the agreed point at the named place of destination if a point is not agreed or not determined by practice the seller may select the point at the named place of destination which best suits his purpose.

*** بالنسبة لعقد التأمين:**

لا التزام عليه.

b) Contract of insurance

No obligation.

أ- ٤: تسليم البضاعة:

يقوم بوضع البضاعة تحت تصرف المشترى طبقاً لما جاء فى البند (أ-٣) فى الموعد المتفق عليه أو خلال الفترة المتفق عليها.

A 4 Delivery

Place the goods at the disposal of the buyer in accordance with A.3. on the date or within the period stipulated.

FAIRTRANS



Marine, Trading & Forwarding S.A.E.

LINE	VESSEL		ETA PORT SAID	FROM	TO
EPIC SERVICE	**PONL DAMIETTA**	**3423**	02/09/2003	**NORTH EUROPE, ITALY**	**ARABIAN GULF, INDIA, PAKISTAN**
	CGM CONSTELLATION	**3523**	11/09/2003		
	CGM CHARDIN	**3623**	22/09/2003		
	MARE LYEIUM	**3723**	23/09/2003		
EPIC SERVICE	**FORT DESALX**	**3033**	01/09/2003	ARABIAN GULF, INDIA, PAKISTAN	**NORTH EUROPE, ITALY**
	FORT FLEUR D 'EPEE	**3033**	01/09/2003		
	CS CHAMPION	**3133**	09/09/2003		
	CS INNOVATOR	**3233**	14/09/2003		
	CGM CAPELLA	**3333**	25/09/2003		
	PONL DAMIETTA	**3433**	28/09/2003		
INDAMEX	**INDAMEX DALIAN**	**3230**	03/09/2003	US EAST COAST	**SRI - LANKA, INDIA**
	INDAMEX NYK	**3231**	13/09/2003		
	INDAMEX LINCOLN	**3231**	09/09/2003		
	INDAMEX MALABAR	**3232**	16/09/2003		
	INDAMEX CHESAPEAKE	**3233**	24/09/2003		
	INDAMEX DELAWARE	**3234**	30/09/2003		

قطاع النقل البحرى المصرى ومنظمة العمل الدولية
بالإشتراك مع
وزارة القوى العاملة والهجرة ومنظمة العمل العربية
بالتعاون مع
مركز البحوث والإستشارات لقطاع النقل البحرى
فى ورشة العمل الوطنية ثلاثية الأطراف
من ٢٩ -٢٠٠٣/٧/٣١

تحت رعاية

معالى المهندس/ حمدى الشايب
وزير النقل

ومعالى السيد الأستاذ/ أحمد أحمد العماوى
وزير القوى العاملة والهجرة



★ لماذا لا توجد فى مصر حتى الآن قاعدة معلومات متكاملة لحصر العمالة وتصنيفها..؟

★ إلى أى مدى يمكن إستخدام جواز السفر البحرى كأداة لتحسين ظروف العمل ورفع كفاءة العاملين فى النقل البحرى..؟

تحت رعاية السيد المهندس / حمدى الشايب وزير النقل والسيد الوزير / أحمد أحمد العماوى وزير القوى العاملة والهجرة وبمشاركة وحضور السيد اللواء / عصام بدوى رئيس قطاع النقل البحرى والربان / عاطف حسن مرونى رئيس الشركة القابضة للنقل البحرى وعدد كبير من السادة المسئولين وخبراء النقل البحرى وممثلوا النقابة العامة لعمال النقل البحرى وإتحاد ملاك السفن، جاء إنعقاد ورشة العمل الوطنية ثلاثية الأطراف...

حيث لايزال العنصر البشرى هو القوى الدافعة ومحور الإهتمام الأول فى أنشطة النقل البحرى ، خاصة وأن أحدث دراسات السلامة البحرية تؤكد أن نسبة ٨٠٪ من الحوادث التى تقع فى البحر هى نتيجة مباشرة للأخطاء البشرية تمثل منها نسبة ٦٨,٥٪ تقع نتيجة عدم الإلمام بما يجب عمله فى كل موقف ، وكذلك أسباب أخرى مثل نقص التدريب المستمر والإهتمام الكافى للعنصر البشرى .

وقد تناولت جلسات الورشة على مدى الأيام الثلاثة مختلف الموضوعات التى تتعلق بتحسين ظروف عمل البحارة وكذلك تمت مناقشة عدد من الأوراق البحثية المقدمة من المختصين والسادة الحضور كان من بينها :

تحدث الربان عاطف حسن مرونى رئيس الشركة القابضة للنقل البحرى عن ضرورة إيجاد آلية ناجحة للأتصال فيما بين القطاع الخاص والهيكل التشريعى وسوق العمل إذ أن كل منهم لا يمكن أن يعمل بمعزل عن الآخر فلا يجوز على سبيل المثال أن تتفق رغبتنا فى التغيير ومسايرة القوانين والتشريعات العالمية - وآخرها وثيقة هوية البحارة - مع إستمرارنا فى تطبيق قانون العمل البحرى والذى صدر منذ ٤٠ عاماً دون أن تكون هناك تعديلات حقيقية له.

كما تحدث الربان مرونى عن تجربة الصين فى هذا المجال وكيف تحولت خلال أقل من عشرين عام من دولة تمتلك ٢٩ بحار مدرب يعمل على السفن العالمية إلى دولة صدرت ٣٠٠ ألف بحار يعملون على السفن العالمية ويدرون دخل قومى بلغ من ٦-١٢ مليار دولار سنوياً فى حين أن قناة السويس لا تغطى ٢ مليار دولار سنوياً وطالب بعمل خطة طموحة لمدة عشر سنوات لعمل ما قامت به الصين وكذلك تعرض الربان مرونى لمسألة عقد اللجان وتكرارها دون النظر إلى المعايير الصحيحة التى يجب مراعاتها فى أى من اللجان المنعقدة وأهمها مدى فاعلية اللجنة وقدرة اللجنة وآليتها والأعضاء المشاركين بها وما ستنتهى إليه اللجنة ونجاح تطبيقه.

وقد تحدث الربان محمد يوسف طه رئيس القسم البحرى بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوچيا والنقل البحرى عن مسألة التسويق للعمالة البحرية المصرية حيث أن هناك الكثير من ا لكفاءات التى تخرجت فى الأكاديمية وترقى إلى المستوى العالمى ولكن ليست هناك أداة تسويقية فعلية لعمل التواصل الحقيقى بين الهيئات العالمية المتخصصة وهؤلاء الخريجين وأن أعداد الضباط المتخرجين، من الأكاديمية تصل إلى ٣٠٠ ضابط وهو رقم كبير جداً ومتزايد بالنسبة لإستيعاب السوق المصرى ولكنه قليل على ما يجب تقديمه لمصر وأن عدد الجوازات التى تم إستخراجها ٨٠ ألف جواز منها ٢٥ ألف جواز تقريباً هم على قوة العمل بالفعل، وكذلك أنه أذا ما إستمر



موقف الأسطول المصرى والعمالة البحرية التى عليه على هذا الحال فإن الأمل فى وجود أسطول قوى لن يبدأ قبل ٢٠ عام

وقال الربان محمد يوسف طه بأن الحل يتحدد فى نقطتين :

١- تفعيل دور الدولة وذلك بتحديد جهة مسئولة عن شئون العمالة

٢- عمل دراسة علمية متكاملة عن شروط وظروف عمل البحارة

كما طالب الأستاذ/ محمد على أحمد نائب رئيس نقابة عمال النقل البحرى بضرورة تفعيل دور الدولة فى فتح أسواق العمالة فى الخارج كما حدث فى دول مثل(الفلبين - الصين - باكستان) وغيرها إذ أن مشاركة القطاع الخاص فى هذه المسألة بدرجة كبيرة غير واردة نظراً لأنه ينظر إلى ربحيه إقتصادية لإستثماراته وهو مالا يفترض وجوده فى القطاع الحكومى الذى يهتم بتحقيق ربحية متكاملة (إقتصادية - إجتماعية- ..الخ) وذلك من خلال إتصالات الدولة نفسها بوزارات الخارجية والسفارات ومختلف العلاقات الدولية .

كما تحدث القبطان/ محمد الصونى (رئيس لجنة العمالة بغرفة الملاحة ومن أقدم الخبراء فى المجال البحرى تحدث عن العمالة البحرية فى مصر وكيفية الإستفادة منها وتصديرها إلى الدول الخارجية حيث قال

سيادته أن الكثير من سفارات الدول الأجنبية مستعدة لإستيعاب هذه العمالة إذا ما وجدت آلية للتنسيق بين مختلف الجهات المختصة ووجد حصر شامل لهم حيث أنه لديه أتصالات شخصية بعدد كبير من إتحادات ملاك السفن في دول أوروبا وشمال أفريقيا.

كما تحدث في نفس الموضوع د/ يسري كامل (مدير عام الشئون الطبية بمصلحة الموانئ والمنائر) حيث أكد على ضرورة وجود لجنة دائمة بدلاً من ورشة العمل الطارئة وذلك لمناقشة شئون العمالة البحرية والتي إنضم إليها مؤخراً - رقم ٥ مليون - من الصيادين تحولوا من الإتحاد التعاوني الزراعي إلى قطاع النقل البحري.

وعن مستوى اللياقة الطبية يقول د/ يسري: أن هناك الكثير من جوانب القصور التي تغلب على الرعاية الطبية لعمال النقل البحري أهمها :

* لا يوجد حتى الآن حصر دقيق للعمالة البحرية .
* تخصص أمراض المهنة (الصحة البحرية مثل التحجر الرئوي - الإكزيما الجلدية .. إلخ) هذا التخصص غير موجود بشكل واضح في مصر رغم أنها بحكم موقعها من أقدم الدول الملاحية في العالم وموجود في كثير من الدول ذات الطابع الملاحي .
* إصابات العمل وما هو التعويض المناسب لها وما هي نوعية الرعاية الطبية التي تتوفر للعامل البحري بعد إصابته أو تقاعده عن العمل في سن مبكرة مع مراعاة أن العمل في البحر من المهن عالية المخاطر مثلها مثل أعمال المناجم والمحاجر كما أكد د. يسري على فتح أسواق العمالة الخارجية هو أول ما يجب عمله الآن وذلك عن طريق فتح فرص للعمل خارج مصر وأنه قام شخصياً بالإتصال ببعض ملاك السفن في دول مثل سوريا وقبرص وإستطاع أن يوفر فرص عمل لبعض خريجي الأكاديمية والعمال البحريين وأنه يمكن تكرار ذلك في ضوء تنسيق وتكامل بين الجهات المختصة .

وقد علق الربان/ مروني على مسألة أمراض المهنة مستشهداً بمجال الطيران حيث أن هناك قاعدة تؤكد أن بعد عدد معين من ساعات الطيران قد يصل إلى بضع آلاف لايجوز للشخص ممارسة هذه المهنة .

كما شاركت في ورشة العمل منظمة العمل العربية والتي أنشأت عام ١٩٦٥ (ميثاق العمل العربي) ومن أهم النقاط التي تركزت عليها كلمة منظمة العمل العربية:

* ضرورة وجود نسق معلوماتي على المستوى القطري والقومي
* تطوير نظم العمل بمكاتب إستخدام البحارة
* أولوية العمالة العربية عن العمالة الأجنبية
* تنشيط الإستثمارات العربية البينية

وقد علق الربان مروني بأنه يجب التأكيد على مسألة وضع حد للعمالة الغير عربية، وأنه قد تم إصدار ٤٦ إتفاقية في هذا الشأن لم تتم مناقشة غير ١٥ حتى الآن، وكذلك يجب أن تسير الإتفاقيات في ضوء تجربة شرق آسيا عندما أستعانت بالمصالح المشتركة فيما بينها وضرورة التبادل (وأن يد الله مع الجماعة).

وقد شهدت الجلسة الختامية لورشة العمل بحضور معالي وزير القوى العاملة أحمد العماوي واللواء / عصام بدوي رئيس قطاع النقل البحري والأستاذ/ السيد راشد رئيس الإتحاد العام لنقابات عمال مصر شهدت الكثير من المداخلات والآراء، حيث أوضح الدكتور/ إبراهيم عوض مدير مكتب منظمة العمل الدولية لشمال أفريقيا أن تنظيم شروط وظروف العمل في البحار حتى تتم في سلام للعامل والسفينة هي جزء من السلام العالمي وهو ما يأتي على رأس إهتمامات المنظمة التي تقوم بدور فني وتعاوني بحيث قامت من خلال دورها بتوقيع عدد من الإتفاقيات بلغت ١٧٥ إتفاقية في مجالات الضمان الإجتماعي والعمل الليلي والرصاص الأبيض .

أما عن **وثيقة هويه البحارة**، فقد كان الإهتمام بمناقشة هذا الموضوع كبيراً، خاصة في أعقاب أحداث سبتمبر حيث أخذت الولايات المتحدة الأمريكية وكثير من الدول الأوروبية تشدد من إجراءاتها الأمنية بطريقة تنطوي على جزء كبير من المبالغة وخاصة أمريكا والتي أصبحت تكلفة الإجراءات الأمنية للسفن بها تصل إلى ٣٧ ألف دولار في كثير من الأحيان تتحملها السفينة، لذلك بدأ العمل بشأن وثيقة هوية البحارة التي تكون بمثابة تقرير مفصل عن كل من يعمل على ظهر السفينة ..

ونلاحظ أن أهم ما أضافته هذه الوثيقة هو

١- لكل بحار يحمل وثيقة هوية بحاره صالحة ورسمية يعترف به كبحار في كل الشواطئ التي ينزل بها ولا يتكبد ملاك السفن أي تكلفة في عملية التحقق.

٢- تسمح كل دولة عضو تسري فيها هذه الإتفاقية لحاملي هذه الوثيقة بالدخول إلى أراضيها في أقرب وقت أثناء رسوب السفينة على الميناء .

وفي مفهوم هذه الإتفاقية يعني تعبير بحار (نطاقة)" أي شخص يكون مستخدماً أو معنياً بأي صفة على ظهر سفينة غير حربية تعمل عادة في الملاحة البحرية" .

وتحت عنوان: اصدار وثائق هوية البحارة المادة ٢

١- تصدر كل دولة عضو تسري فيها هذه الإتفاقية لكل شخص من رعاياها يكون بحاراً ويقدم طلباً في هذا الصدد وثيقة هوية بحارة تتفق مع الأحكام الواردة في المادة ٣ من هذه الإتفاقية .

٢- ما لم يكن منصوصاً على خلاف ذلك في هذه الإتفاقية يجوز أن يخضع أصدار وثائق هوية البحارة للشروط ذاتها التي تنص عليها القوانين واللوائح الوطنية فيما يتعلق بإصدار وثائق السفن..

٣- يجوز كذلك أن تصدر كل دولة عضو وثائق هوية البحارة المشار إليها في الفقرة ١ للبحارة الذين يتمتعون بوضع المقيم الدائم في أراضيها، وفي جميع الحالات يمارس المقيمون الدائمون السفر وفقاً لأحكام القانون.

٤- تكفل كل دولة عضو إصدار وثيقة هوية للبحاره دون تأخير لا مبرر له .

٥- من حق البحارة الطعن إدارياً في حالة رفض طلبهم .

ومن الفقرات الهامة في وثيقة هوية البحارة أن تقتصر بيانات حامل وثيقة هوية البحارة على الآتي:

الأسم الكامل واللقب - الجنس - تاريخ ومكان الميلاد - الجنسية أي سمات جسدية خاصة تساعد في تحديد الهوية - صورة أصلية ورقمية - التوقيع بالإضافة إلى بصمة شخصية

كما حملت بنود الإتفاقية كثير من الشروط والإلتزامات التي كانت موضوع تساؤلات عديدة في خلال ورشة العمل أهمها : أن التصديق على وثيقة هوية البحارة في مصر يتطلب توفير شروط وإمكانيات متطورة ومكلفة قد لا يتحملها قطاع النقل البحري .

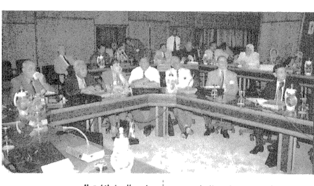
فهل أستعدت مصر لذلك أم أننا لن نوقع عليها وما هو الحل لهذا الإختيار الصعب؟

وقد جاء الرد من قطاع النقل البحري بأنه قد طُرحت منح في شكل مساعدات مالية ومنح تدريبية للدول التي تنقصها الإمكانيات لتتماشى مع هذه الإتفاقية الجديدة وشروطها وقد تقدمت مصر بطلب للحصول على هذه المساعدات ونحن في الإنتظار ...

ومازال إستخدام البحاره هو المشكلة الرئيسية التي تطرحها ورشة العمل فقد تحدثت السيدة/ عزه عقيل وكيل أول وزارة القوى العاملة والهجرة عن أن تشغيل البحارة يجب أن يتم في الأساس على ضوء اللوائح المالية والإدارية التي تحكمهم وتكفل لهم بما يتعلق بالإنتقالات والإعاشة في ظروف العمل بالبحر وفي ظروف التوقف عن العمل.

وأن القانون ١٢ لسنة ٢٠٠٣ حدد العمالة البحرية بأنها عماله غير منتظمة وهذا يوضح أنها أولى بالرعاية وضرورة وجود إطار تشريعي يحمي هذه الفئة كما أن هناك المادة ٢٦،١٦ في التشريع هما أهم ما يجب الأخذ به في قواعد تشغيل البحارة، حيث يجوز للوزير المختص التصريح بإنشاء مكاتب لتشغيل هذه العمالة في ضوء القواعد والقوانين الموجودة وتقترح السيدة عزه عقيل أن تكون اللجنة المشكلة للنظر في أمور العمالة هي لجنة دائمة ذات تمويل محدد ومستمر حتى يكون دافعاً للجنة للمشاركة بفعالية .

وقد علق الربان مروني على ذلك بأن التطوير بالنسبة للقوانين في مجال النقل البحري هام



وملح حتى تتوائم مع غيرها من القوانين في الدول الأجنبية فمثلاً هناك ٢٣ ألف سفينة دولية تتردد على مصر من خلال قناة السويس أو الموانئ فماذا يمكن أن يحدث إذا دخلت سفينة تسير وفق قواعدها القانونية ووجدت مجموعة الإشتراطات والقوانين التي يفرضها الميناء أو القناة الجديدة عليها أو تم تغييرها ولا تتناسب مع هذه السفن فإن هذه المفارقة سوف تؤثر سلباً في تعامل السفينة مع الموانئ المصرية في المرات القادمة .

وفي كلمة السيد الوزير/ أحمد العماوي أوضح ضرورة أن تقوم كل قطاع منفرد إلى حد ما بتحديد مشكلاته وأقتراحاته لحلولها وذلك لأن الأعباء المالية لتنظيم أي مجال حكومي تقف دائماً حائلاً أمام هذا التنظيم وأن يتم عمل لجان مشتركة بدلاً من الندوات وورش العمل تتجه إلى تنظيم سوق العمل المصري في ضوء القانون ١١٢ لسنة ٢٠٠٣.

جاء حديث اللواء/ عصام بدوي حول ضرورة الإهتمام بالعنصر البشري صحياً وإجتماعياً وتأمينياً وذلك بأن يوجد نظام تأميني محدد لعمال البحر وأن تكون هناك قائمة حديثة لما يسمى بمجموعة أمراض المهنة وضرورة الإهتمام بهذا التخصص .

كما يجب أن تتم هذه الإجراءات في ضوء معاملات البحريين في الدول الغربية خاصة من حيث الحقوق والواجبات .

كذلك محاولة إعادة النظر في التشريعات الخاصة برعاية البحارة في ضوء الإتفاقيات الدولية .

كلمة الأستاذ السيد راشد (رئيس الإتحاد العام لنقابات عمال مصر) : قال أننا حتى نكون واقعيين ومحددين فإننا يجب أولاً أن نركز على النظرة إلى عمال البحر على أنهم عمالة مؤقتة تستلزم التقنين المبسط الذي يستوعبه الأجنبي قبل المصري حتى يمكن أن نبدأ من حيث أنتهى الآخرون ومن حيث أنتهت المناقشات والجلسات السابقة ....

وقد جاءت توصيات الورشة كما يلي :-

١- توصي الورشة بأن يقتصر فرض الضريبة على الأجور الأساسية فقط لعمال البحر وليس على الأجر الشامل وذلك لأنهم عمالة مؤقتة.

٢- رفع نسبة الإستهلاك البشري المخصوم من الدخل الخاضع للضريبة من ١٠٪ إلى٢٥٪

٣- إنشاء صندوق لدعم البحارة تساهم فيه الشركات الملاحية يكفل دعم البحارة أثناء فترة تعطلهم أو حالات الشيخوخة أو العجز أو الوفاة.

٤- النظر في إصدار قانون للعاملين بالبحر على غرار القانون الخاص بعمال المناجم والمحاجر من حيث سن التقاعد وتحمل صاحب العمل لفارق السن

٥ - إعادة النظر في مواد عقد العمل الجماعي ومراجعة التشريعات المتعلقة به.

٦- تحديد الحد الأدنى لأجور عمال البحر وإنشاء محاكم خاصة بهم.

٧- إقتصار إستخراج جواز السفر البحري على إحتياجات سوق العمل .

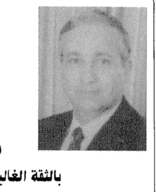
٨- تطوير مكاتب إستخدام البحارة وتشكيل لجنة ثلاثية الأطراف لبحث مشاكلهم .

٩- التوصية إلى منظمة العمل العربية لإصدار إدارة قانونية عربية لإتفاقية خاصة بعمل البحارة .

وقد اختتمت أعمال الورشة على مدار ثلاثة أيام قامت خلالها اللجنة المنظمة بجهد رائع بداية من مراحل التنظيم للورشة وتوجية الدعوات إلى المشاركين من كافة الجهات ويأتي على راس اللجنة المنظمة الأستاذ/ حازم محمد عبد الحليم المشرف على الادارة المركزية لشئون النقل البحري والأستاذة/ بدرية عبد القادر محمد مدير عام التدريب وأيضاً السيدة / نجوى زغلول العدلي والأستاذ/ علي عبد الوهاب لطيف بقطاع النقل البحري.

★★★

تهنئة إنترناشيونال



مرحباً بهذا الرجل

تتقدم أسرة تحرير مجلة

"إنترناشيونال"

بالتهنئة القلبية

للسيد اللواء بحرى

مختار عبد الواحد عمار

بالثقة الغالية التى أولاها إياه

الأستاذ الدكتور/ رئيس مجلس الوزراء

على تعينه نائباً لرئيس مجلس ادارة

هيئة ميناء بورسعيد

متمنين لسيادته دوام التقدم والنجاح فى موقعة الجديد بعد

إثراء سجله الحافل بالإنجازات منذ إلتحاقه بالقطاع البحرى

عام ١٩٩٧ وحتى الآن



مرحباً بهذا الرجل

تتقدم أسرة تحرير مجلة

"إنترناشيونال"

بالتهنئة القلبية

للسيد اللواء بحرى

محفوظ طه مرزوق

بالثقة الغالية التى أولاها إياه

الأستاذ الدكتور/ رئيس مجلس الوزراء

على تعينه نائباً لرئيس مجلس أدارة

الهيئة العامة لموانى البحر الأحمر

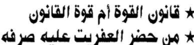
متمنين لسيادته دوام التقدم والأزدهار

فى موقعه الجديد





نشأت الديهي يكتب :
أمـــريكا والعـــراق
مـــن يجنى الزهـــور .. مـــن تـــدميه الأشواك



★ قانون القوة أم قوة القانون
★ من حضر العفريت عليه صرفه
★ أمريكا وقصة النهاية

هل بدأت أمريكا معركة النهاية .. نهاية الإمبراطورية الأسطورية التى لم يشهدها العالم على مر التاريخ ؟ إنها إمبراطورية المتناقضات حيث قمة القوة والجبروت وفى نفس الوقت قمة الضعف والإنحلال وتبدو الولايات المتحدة إمبراطورية هشة أمام أصحاب البصائر والعقول هذه الهشاشة والضحالة ليست هشاشة إقتصادية أو عسكرية وإنما هشاشة إجتماعية وفكرية .. يعكس هذا ردود أفعال الشارع الأمريكى للأزمات والكوارث الطبيعية وغير الطبيعية ... الموروث الحضارى ليست له وجود على الأطلاق، إنها دولة بلا جذور فى أعماق التاريخ لذلك نجد تصرفات الأمريكان عدا جميع المستويات تصرفات منزوعة الروح الحضارية يغلب عليها الانفلات وعدم العقلانية كما تتسم بالتكبر و التجبر والغرور ، هذه الصفات الأخيرة هى السوس الذى يعيش وينخر فى جسد الإمبراطورية الزائلة ويعمل كذلك بنهايتها القريبة والقريبة جداً. إن الحروب المتتالية التى خاضتها وتخوضها أمريكا هى التى تعجل بالنهاية الحتمية .

يقول الباحث سمير رفعت " لقد إعتمدت أمريكا فى بناء قوتها الذاتية على التوسع من الداخل إلى الخارج ، أى داخل أراضيها أولاً ، فبعد إنفصال أمريكا عن بريطانيا عام ١٧٨٣ إشتركت فى قتل أعضاء الأرض الأصليين من الهنود الحمر فعمل المستوطنون الأمريكيون خلال الفترة ١٨٠١-١٨٤٥ من السيطرة على جنوب المحيط الأطلسى (فلوريدا) والوسط وشمال الوسط ثم أحكمت السيطرة على معظم المناطق فى الفترة ١٨٤٦ - ١٨٥٠ من الوسط والجنوب والشمال وصولاً إلى أقصى الغرب وهكذا إكتملت السيادة التامة على كل أراضى العالم الجديد من عام ١٨٥٣ م والسيادة الميدانية لا تعنى فقط الوجود الفيزيقى البشرى وإنما ثروات وخيرات هذا العالم البكر".

ويتساءل هل ظهرت النزعة الإمبراطورية الأمريكية الجديدة فجأة ومنفصلة عن سياق قائم؟ وهل كانت أحداث الحادى عشر من سبتمبر هى البداية التى إنطلقت من خلالها الولايات المتحدة لتدشين واقع جديد ورسم معالم الإمبراطورية الجديدة؟ وهل ساهمت الإدارة الأمريكية اليمينية فى تشكيل معالم تلك الإمبراطورية أم أنها ساهمت فقط فى إبرازها وتجسيدها سريعاً على أرض الواقع ؟

إن الثعلب الأمريكى العجوز هنرى كسينجر يرى أن الإمبراطورية الأمريكية لا تهتم بأن تدير شئونها فى إطار نظام دولى، فهى تصلح إلى أن تكون هى ذاتها النظام الدولى، هكذا مارست الولايات المتحدة الأمريكية دورها فى العلاقات الدولية منذ اليوم الأول الذى بدأ فيه التوسع الدولى .

لذلك فأمريكا لا يهمها ما نسميه نحن الشرعية الدولية ، فالشرعية عند أمريكا هى شرعية المصلحة وليست مصلحة الشرعية .



لا يهم أمريكا أن تسود الديمقراطية فى العالم كما نزعم دائماً كل ما يهم أمريكا هو وجود حكومات موالية لها على طول الخط أما مسألة الديمقراطية وحقوق الإنسان فهى أوراق موسمية تستخدمها الإدارة الأمريكية للضغط بها وقت اللزوم على الحكومات من دول العالم الثالث ، أمريكا ليست مهيئة من قريب أو بعيد بإيجاد حل لمشكلة الشعب الفلسطينى، هى تبحث فقط عن أمن إسرائيل، وتصب اللعنات على كتائب المجاهدين الفلسطينين وتوصمهم بالإرهابيين والإنتحاريين .. إن القضية الفلسطينية رغم حبنا للسلام وطرق السلام - لم يتم حلها إلا بالجهاد والكفاح المسلح للشعب الفلسطينى البطل أما مسألة الحل السلمى والطرق السلمية فلن تصلح مع اليهود تحت أى إدارة وفى أى زمان ، لن نستطيع أن نأخذ موائد المفاوضات إلا ما يستطيع إنتزاعة بقوة السلاح وفى العراق الحزين تمثيلية هزلية باكية مرعبة .. أسلحة دمار شامل عراقية تهدد العالم والكون وغزو بربرى حيوانى لشعب الحضارات ومحاولات مستميتة لتركيع هذا الشعب البطل ولكن هيهات هيهات صناع الحضارة وعشاقها لن ينهزموا مهما كانت الظروف والتداعيات إن أمريكا وبعون الله سنخرج من العراق مكسورة الهامة محطمة الأحلام، إن فيتنام جديدة تعيشها أمريكا الآن، إنها تتعرض يومياً لضربات فى القلب .. هى فى ورطة ولكن التكبر والغرور يمنعانها من ذكر الحقائق أو الإعتراف بالخطأ ، إن العراق الأصيل لن يركع تحت أقدام هؤلاء وسوف ينتصر أبناء الرافدين لا محالة بإذن الله إن أمريكا دائماً ما تصنع العفريت وتعجز عن صرفه ، تدخل المعركة وتعجز عن الخروج منها بصورة كريمة حدث هذا فى فيتنام واليابان وأفغانستان والعراق وكوريا ويوجسلافيا والصومال وليبيريا إن الرئيس الحالى بوش أعاد أمريكا إلى العصور الوسطى حيث الإستعمار والإحتلال والتخلف .. إن الخبراء يراهنون على أن بقاء بوش فى السلطة دورة أخرى كفيل بوصول أمريكا الإمبراطورية إلى الهاوية بإذن الله .. إنه يكسب كل يوم ملايين الأعداء، أطفال العالم ينظرون إليه على أنه القاتل الغازى المحتل وليس المحرر البرئ المغلوب على أمره، إن أمريكا تزرع بيدها بذور الكراهية فى العالم وتحسر كل يوم بكل قرار وكل تصريح كل ظهور فى وسائل الإعلام حيث ترى الإدارة الأمريكية الحالية أنها سيد العالم يجوز لها بل يجب عليها التدخل فى الشئون الداخلية لأى دولة وفى أى وقت دون مناقشة .. إن أمريكا بدأت بالفعل كتابة قصة النهاية أو على الأقل الفصل قبل الأخير فى الرواية التى ملّ منها العالم بأسرة .

* * *

International
Specified periodical international economic magazine
Puplished under license from Lebanese Ministry of Information by decree no.204/98
Editor consultant
Capt./ Assem Elsayed Ahmed
Editor in chief and manager incharge
Capt./ Hassan Mohyeldin Chaaban
Editor supervisor
Abdel Salam Elsayed Ahmed
Offices
Head Office
Lebanon Beirut
P.o.b (6461/14)
Tel / Fax : (+961)-(1)-(302836)
Mobile : (+961)-(3)-(954556)
Egypt - Alex.
51.Victor Amanuel St., Smouha
.Tel &Fax : (+ 2)-(03)-(4275117)
E-mail: assem355@hotmail.com
Seagull
.Tel &Fax : (+2)-(03) 5745850/5760533
Suez
Capt.Ahmed Badawy
Tel-Mob. : (+2) - 0123184320
Abd El - Rehim Moustafa
Tel : (+2) - (062) -(578445)
Ismailiah
Mohamed Hussein Saleh
Tel : (+2) - (064) -(346081)
E-mail:fagr l@hotmail.com
Syria
Ibrahim Salim Deir Atany
Tel & Fax :(+963) - (43) - (711999)
Saudi Arabia - Jeddah
Tel :(+966)-(2)-(6369985)
Fax :(+966)-(2)-(6369459)
Emirates P.o.b.26882-Dubai
Shereif Salah Mokhtar
Mobile : (+971)-(6516520)
USA New York
Moh. Mahmoud El Moghazy
Tel :(+1)-(718)-(3819183)

عالم الفضاء

عالم ملئ بالأسرار

إعداد / ولاء حمزة

★ ظواهر كونية جديدة تستحق المعرفة.
★ آخر المجهودات المبذولة لغزو الفضاء بأمان.
★ هل هناك حياة أخرى غير عالمنا هذا ؟!!!

إنجاز صيني عظيم بحلول عام ٢٠٢٠

بعد مرور أكثر من خمسين عاماً على هبوط أول أنسان على سطح القمر قررت الصين بإرسال أنسان آلى "روبوت" إلى القمر بحلول عام ٢٠٢٠ حيث يتم ذلك على ثلاث مراحل والمرحلة الأولى قد حققها العلماء الصينيون والذى تم فيه وضع تصميم لمدار القمر الصناعي الذى من المفترض أن يحيط بالقمر أثناء إجراء الإبحاث حول سطحه وتضاريسه والمرحلة الثانية تتوقف على إرسال جهاز خاص للهبوط على سطح القمر أما المرحلة الثالثة والأخيرة وهي التى سيتم فيها إرسال الإنسان الآلى "الروبوت" .

٢٧ أغسطس ٢٠٠٣ يوم عالمى فلكيا!!!

منذ عدة أيام كان هناك حدث عالمى فلكياً حيث إنه فى تمام الساعة التاسعة و٤٦ دقيقة و١٨ ثانية بتوقيت جرنيتش يوم ٢٧ أغسطس كان الأرض والشمس والمريخ على خط واحد حيث كانت المسافة بين المريخ والأرض٧٦, ٥٥ مليون كم فقط وهى ظاهرة تحدث كل ٥٠ ألف سنة وهذه المسافة تكون أقرب مسافة حدثت إلى الآن بين الكوكبين ويتم ذلك نظراً لبيضاوية مدار المريخ حول الشمس وبيضاوية مدار الأرض حول الشمس وبذلك تتغير المسافة بين الكوكبين من اقتراب لآخر وكانت فى هذه المرة أدنى ما يمكن وهذه الظاهرة لاتكون لها أى تأثير على سكان الأرض ومن أجل ذلك تم تجهيز تلسكوب صغير وعملى حجم عدسته ١٤ بوصة لرؤية القطب الجليدى لكوكب المريخ بوضوح شديد كما إنه تم إطلاق ٤ سفن فضائية لإستكشاف هذا الكوكب لقربة النادر كما سهل ذلك على مشاهدة القطب الشمالى للمريخ والذى يسمى بالطاقة الثلجية .

سياحة من نوع خاص ...

قام "دنيس تيتو" المليونير الأمريكى - ٦٠عاماً- برحلة إلى الفضاء وبذلك يكون أول رجل صعد إلى الفضاء بغرض السياحة والتنزه وهو الأبن الأكبر لمهاجر إيطالى توجه إلى أمريكا بحثاً عن الحياة الأفضل والثروة وبلغت تكلفة الرحلة ٢٠ مليون دولار وهو ثمن التذكرة الواحدة للدرجة السياحية وهو مهندس سابق فى وكالة الفضاء الأمريكية "ناسا" وبذلك استطاع أن يرى الفضاء بعين مواطن عادي وأعرب عن سعادته من هذه المغامرة مع تمنياته بأن يحذو الكثيرين من رجال الأعمال والأثرياء حذوه فى القيام برحلات سياحية إلى الفضاء .

تيتو أثناء التدريبات قبل الانطلاق إلى الفضاء

أمريكا وتحقيقها لحلم البشرية ...

فى عام ١٩٦٩م استطاعت الولايات المتحدة أن تحقق حلماً للبشرية ففى ليلة تاريخية هى ٢٠-٢١ من شهر يوليو من عام ١٩٦٩م أستطاع نيل آرمسترونغ أن يضع قدمه كأول إنسان على سطح القمر ثم تبعه زميله الدرين بعد ١٩ دقيقة بينما ظل رائد الفضاء الثالث كلينز على متن المركبة أبولو ١١ ينتظر زميليه للعودة إلى المركبة وبذلك تحقق حلم البشرية بهذه التجربة الرائعة فى مجال علم الفضاء وعاد الرائدان نيل آرمسترونغ والدرين إلى زميلهما الثالث بعد نجاح التجربة وأعيدوا إلى الأرض سالمين ولازال الحلم مستمر .

أثر قدم أحد ملاحى الفضاء فوق تربة الصخر خلال أول هبوط على سطح القمر فى يوليو ١٩٦٩

كوكب الأرض .. وخريطة ثلاثية الأبعاد .

قام رواد الفضاء بتصوير ١٢٪ من كوكبنا (الأرض) حوالى ٧٠ مليون كم٢ بإستخدام أجهزة ردار متقدمة على متن المكوك "إندوفر" القادر على إختراق السحب وقام علماء من ١٢ بلداً بتحليل المعلومات التى ستؤدى إلى حل بعض الألغاز البيئية وخرائط الردار هذه تعتبر جزء من برنامج وكالة الفضاء الأمريكية " ناسا" ومن خلال دمج هذه الخرائط مع مقاييس الأرتفاع يتم وضع خريطة هائلة ثلاثية الأبعاد تمنح الجيولوجيين رؤية جديدة للعديد من الظواهر مثل ظاهرة تآكل التربة وأيضاً قد تؤدى إلى تغيير تفسيرنا وتعاملنا مع عدة ظواهر مثل التصحر والإنفجارات البركانية والأنهار المتجمدة ..

رواد الفضاء يواجهون المخاطر الحقيقية ولكن على أرض الواقع !!!

هناك جهاز يحاكي ويمثل كل الظروف الحقيقية التى يمكن أن يواجهها رواد الفضاء سواء بالنسبة لمعدات الهبوط أو إعادة تدوير المياه والهواء والفضلات وأيضاً إختبار كل العوامل والمراحل التى يمر بها رائد الفضاء وتقوم بإعداد هذا الجهاز وكالة "ناسا" من أجل تدريب رواد الفضاء على الرحلات المستقبلية المقرر إقامتها إلى المريخ وسوف يكون هذا الجهاز على أتم الأستعداد عام ٢٠٠٨م ويتم أثناء هذه التجربة إختيار الزى المناسب وأيضاً دراسة إمكانية إنبات طعام أو زرع نباتات داخل بيت زجاجي أو صوبة على متن مركبة الفضاء هذه مع أختبار التربة التى سوف تكون مماثلة هى الأخرى لتربة المريخ (الكوكب الأحمر) وذلك حتى يتمكن العلماء من قياس ومعرفة مدى كفاءة آلات الحفر التى تستخدم لأخذ عينات من التربة لمعرفة طبيعة الكوكب إذا كانت هناك دلائل أو مؤشرات على وجود حياة عليها أم لا ...

الشاطئ الاسترالى .. وسقوط جسم فضائى !!

من المعروف أن الشواطئ الاسترالية على عكس الشواطئ اليابانية لا تعرف الأمواج الزلزالية إلا نادراً وتكون ضعيفة ومؤخراً كانت هناك إكتشافات بحرية حديثة أدهشت العلماء وهو العثور على صخور وحفريات لكائنات بحرية حول الشواطئ الاسترالية تبعد مسافة ٦٥م مما يشير إلى حدوث أمواج بلغ أرتفاعها ١٣٠م ونتيجة لهذه القوة والإندفاع حملت العديد من الآثار البحرية وقذفتها عشرات الكيلومترات بعيداً عن الشاطئ وهناك تفسير بأن هذه المنطقة تعرضت لسقوط جسم فضائى فى صورة "نيزك" كبيراً أو "كويكب" أدى إلى اطلاق أمواج تفوق عشرات المرات الأمواج الزلزالية المعروفة بإسم "تسونامى" والكمبيوتر أثبت سقوط "كويكب" قطره ٦ كم .

معلومات X ارقام

* مرصد "جرينتش" أنشأ عام ١٦٧٥م وهو التوقيت الأساسى لقياس فروق الزمن الدولية .
* تم تحديد خط الطول "جرينتش" عام ١٨٨٤م .
* أول رجل بلغ القطب الشمالى: بيرى .
* تستغرق الأرض لتكمل دورة كاملة حول محورها ١٤٤٠ دقيقة .
* يكون وزنك أكثر من الوزن الطبيعى فى القطبين
* مكتشف قانون الجاذبية : إسحاق نيوتن .
* صعد أول رجل إلى الفضاء عام ١٩٦١م وهو يورى جاجارين .
* يساوى اليوم فى كوكب عطارد ٥٩ يوماً .
* أقرب النجوم إلى الأرض : الشمس .
* يطلق على النجم الذى له ذنب أوذيل : المذنب.

مركبة الفضاء

صدق أو لا تصدق ..
هناك إحتمال لحياة أخرى فى عالمنا ؟!!!

هناك عالم فلك بريطانى يدعى مارتن فوج يحمل درجتى دكتوراه فى الفلك وطب الأسنان وأجرى تجربة بمساعدة قسم بحوث الإحتمالات فى كلية "بيركبك" - جامعة لندن قد تذهل ويندهش لها ولنتائجها هؤلاء الذين يعتقدون إنه لا توجد حياة أخرى فى عالمنا هذا ... وقد أعد مارتن فوج بمساعدة الكمبيوتر خريطة حسابية لأكثر من مليون نجم فى مجرتنا (درب اللبانة) وقسّم الكواكب إلى مجموعتين :-
الأولى : كواكب يمكن إستمرار بعض أشكال الحياة فيها
والثانية : كواكب تتشابه فى مناخها مع كوكب الأرض وقد وجد مارتن فوج ٢٨ نجماً قد تصلح الكواكب التى تعيش حولها للعيش فيها تبعد كل منها عن الأرض بمسافة تقل عن ٢٢ سنة ضوئية ويقع أقربها على مسافة ١٤ سنة ضوئية وأشارت الخريطة إلى أن مجموعة النجم "قنطور ألفا" تشبه إلى حد بعيد مجموعتنا الشمسية وهى المجموعة المرشحة أكثر من غيرها لوجود حياة عليها ..

أسـلوب علمى مبتكر ..

لرفع كفاءة معالجة المياه بالإسكندرية

إعداد / وسام غنيم



- **محطات تنقيه المياه بالإسكندرية .**
- **معالجة مياه الترع والانهار لمياه صالحه للشرب .**
- **مراحل تنقية مياه الشرب .**
- **أسلوب مبتكر فى معالجة المياه.**

- كلنا نعرف أن "نقطة مياه تساوى الحياة" وهذه الجمله شعار هيئة مرفق المياه بالإسكندرية لذلك لابد أن نهتم دائماً بخلوها من أى ملوثات وأن تكون على درجة عاليه من النقاء حتى يصلح كل المخلوقات الحيه والغير حيه كما قال الله تعالى " وجعلنا من الماء كل شئ حى " صدق الله العظيم .

ومن هنا نلاحظ الدور الفعال للعلم الذى يبحث دائماً عن الأساليب الأكثر أماناً للتأكد من خلو العالم المحيط بنا من أى أضرار تعود على الكائن الحى .

وقبل الخوض فى هذه القضية والجديد فى عالم تنقيه مياه الشرب وذلك عن طريق معهد الدراسات العليا والبحوث بالإسكندرية توجهنا إلى .

الهيئة العامة لمرفق مياه الإسكندرية تحت أشراف رئيس مجلس الإدارة المهندسة / نادية عبده وحاولنا الأجابة على سؤال هام:-

هل لدينا بالإسكندرية محطات كافية موزعة فى جميع إنحاء المدينة لضخ وتنقية مياه الشرب؟

ووجدنا أن هناك الكثير من محطات المياه وهما كالآتى:

١- محطة مياه السيوف
٢- محطة مياه شرقى (المحطة الرئيسية)
٣- محطة مياه المنشية الجديدة
٤- محطة مياه النزهة
٥- محطة مياه المحمودية
٦- محطة مياه النوبارية
٧- محطة مياه الدخيلة
٨- محطة مياه المعموره
٩- محطة فرن الجرايه (كرموز)
١٠- محطة مياه ميناء البصل
١١- محطة مياه برج العرب الجديدة
١٢- محطة مياه العامرية
١٣- محطة مياه ك ٤٠

وهذه المحطات تقوم بجهود تستحق التقدير للمحافظة على نقاء مياه الشرب ومعالجة الترع والأنهار لمياه صالحة للشرب .

- وقد أهتمت السيدة سوزان مبارك حرم رئيس جمهورية مصر العربية بالأتفاق مع كل من محافظ الإسكندرية وجامعة الإسكندرية على بدء فكرة مشروع جديد لتوفير "وحدات لتحليه مياه البحر" صغيره ومتحركة لمناطق التنمية فى الساحل الشمالى خصوصاً فى المناطق التى تتعامل مع المياه الجوفيه الموجودة على طول الساحل .

- ومن هنا توصلت قافلة مجلة إنترناشيونال إلى نقطة هامة جداً وهى أن: المشكلة لا تكمن فى الكم ولكن فى الكيف أى أن عدد محطات تنقية المياه كافى ولكن الأسلوب المتبع فى تنقية المياه تقليدى جداً والذى قد يتسبب فى توفر الأثار الجانبية الخطيرة بسبب إتحاد الكلور المبدئى مع المواد العضوية الموجودة فى الماء مكوناً مواد خطيره تضر بصحة الإنسان .

د/ محمد هشام المصرى

ولذلك توجهنا إلى معهد الدراسات العليا والبحوث بالإسكندرية للحديث مع د/ محمد هشام المصرى الأستاذ المساعد بقسم علوم التكنولوجيا الحيوية والمشرف على رسالة أحد الباحثات بالمعهد والتى ساعدت فى إنشاء فكرة الأسلوب المبتكر لمعالجة مياه الشرب لكن قبل توضيح أهمية فكرة البحث ومعرفة الأثار الجانبية الناتجة عن إستخدام الكلور المبدئى .. فضلنا أن نسأل أولاً : د/ محمد هشام المصرى عن المراحل التى تمر بها عملية تنقية المياه .

★ المراحل التى تمر بها عملية تنقية المياه

المرحلة الأولى (عملية الترويق)

وهذه العملية شرط أن يستخدم فيها كيماويات لها القدرة على تجميع ثم ترسيب المواد العالقه التى تشمل المواد العضوية والطحالب والبكتريا وآليه الترويق هنا تعتمد على أن المواد الكيماوية التى تستخدم فى هذه العملية تزيد من الشحنات الموجبه التى تعمل على جذب المواد العالقه المحملة بالشحنات السالبة مما يؤدى إلى تكوين ما يسمى النُتف التى تتجمع مع بعضها وتكبر فى الحجم مما يساعد على ترسيبها فى أحواض الترويق .

المرحلة الثانية (عملية الترشيح)

إن الترسيب يساعد على تنقية المياه جزئياً والتى عند ترشيحها فى مرشحات الرمال السريعة تساعد على تنقية المياه نهائياً من جميع الشوائب التى قد تكون ومازالت عالقه بالمياه المروقه مما ينتج عنه مياه ذات نقاوه عالية جداً .

المرحلة الثالثة (عملية المعالجة بالكلور) أو (الأوزون)

للتأكد نهائياً من خلو هذه المياه من أى ميكروبات والتى قد تتسرب من هذه المرشحات يتم المعالجة بغاز الكلور وهو مادة قاتلة لجميع الميكروبات .

المرحلة النهائية

ويتم فى هذه المرحلة تخزين المياه بطريقة معينه ثم ضخها فى شبكة مياه المدينة .

وقد ذكر د/ محمد هشام المصرى أن هذه المراحل رغم تنقيتها للمياه إلا أن قد يحدث تلوث الماء وحدوث أثار جانبية بسبب إستخدام الكلور المبدئى قبل عملية الترويب كأسلوب تقليدى متبع حيث أنه يساعد فى أرتباطه مع المواد العضوية مكوناً مواد خطيره تضر بصحة الإنسان .

* وقد طلبنا من د/ محمد المصرى شرح تفصيلى لهذه الفكره وقد أشار سيادته إلى الأتى :

إنه قد أنتهى معهد الدراسات العليا والبحوث جامعة الإسكندرية من دراسة مهمة وهذه الدراسة أجرتها الباحثة راندا زغلوك وحصلت بها على درجة الماجستير فى علوم التكنولوجيا الحيوية وتحت إشرافى والدكتورة نهال الراكشى مدير المعامل المركزية بهيئة مياه الإسكندرية

**** هدف هذه الدراسة :*** تنظيم إستخدام توليفات من المروقات غير العضوية ودراسة تأثيرها على رفع كفاءة عملية معالجة المياه وزياده جودتها .

**** طريقة المعالجة الجديدة (نتيجة الدراسة)***

١- استبدال الكلور المبدئى (بمروقات كيماوية) لها قدرة فعالة على سرعة تجميع وترسيب المواد العالقة فى المياه حتى لا تسبب مشاكل أثناء عملية الترشيح فى مرشحات الرمال وهو أسلوب حديث يساعد على الأقلال من إستخدام الكلور المبدئى (قبل عملية الترويق) والذى ثبت علمياً وعملياً أنه قد يتحد مع المواد العضوية فى المياه قبل تنقيها مما يسبب فى تكون مركبات وسيطه ذات خطورة على صحة الإنسان كما أن الإقلال من الكلور المبدئى يساعد على تلافى تأثيره المباشر والمتمثل فى قتل الطحالب والبكتريا وأى معلقات أخرى حيه مما يؤدى إلى تحللها وأفراغ محتوياتها فى المياه قد يؤدى إلى تغيير طعمها وروائحتها.

وتوصلنا أن بإستخدام خليط من مادة كبريتات الألومنيوم وكلوريد الحديديك مع تعديل نسبة خلطتهما تبعاً لحالة المياه المعالجة ذلك يؤدى إلى التحكم فى رفع كفاءة عملية الترويب والترسيب والتى تنعكس على عملية الترشيح لهذه المياه وبهذه الطريقة يمكن الإستغناء عن دور الكلور المبدئى الذى يضاف قبل عملية الترويب والترسيب كأسلوب تقليدى متبع

**** وأشار سيادته إلى أن من أهم المميزات الإضافية للطريقة المقترحة***

تخفيض التكلفة النهائية لإنتاج المتر المكعب من مياه الشرب والتى تتحدد بتكلفة المواد المروقة المستخدمة وقيمة المياه النقيه المنتجة والتى تستخدم بعد ذلك فى غسيل مرشحات المياه حيث هناك فترات غسيل للمرشحات بمياه تم تنقيتها مما يساعد على رفع التكلفة المادية .

و من هنا نأمل جميعاً تطبيق هذا الأسلوب العلمى المبتكر لتوفير التكلفة المادية والأهم المحافظة على صحتنا من أى أمراض قد تصل إلينا عن طريق الماء .

***



موقع الكترونى لأوقات الصلاة

هناك موقع ألكترونى " أسلاميك فايندر دوت كوم" يمكن مستخدميه من معرفة مواعيد الصلاة من خلال رسالة ترسل إلى بريدهم الإلكترونى وهي تعمل باللغتين العربية والإنجليزية حيث أن هذه الخدمة يستفيد منها الأشخاص الذين قد يمنعهم إنهماكهم فى العمل عن تذكر مواعيد الصلاة وهذه الخدمة تقوم بتقديم الآذان ألكترونياً خمس مرات يوميا وأيضاً تقوم بتحديد أوقات الصلاة فى أكثر من خمسة ملايين مدينة وقرية حول العالم.

حكمة العدد

لراحة ضميرك .. إعترف بأخطائك .. ولنفسك أولاً.

همسات

* لا تقف ضد الرياح .. ولاتمشى معها.
* يقال فى مكان : صدق أو لا تصدق .. وآخر : صدق وإلا ..
* من يخسر الأمل .. خسر شئ
* الدنيا تطلب الهارب منها .. وتتهرب ممن يطلبها.

اقوال فى الغضب

* الغضب يفسد الإيمان.
* من كف غضبه ستر الله عورته.
* من كف غضبه كف الله عنه عذابه.

هل لديك صبر أيوب ؟!!

قيل أن أبليس سمع صلوات الملائكة على سيدنا أيوب .. فأدركه الحسد ...

وقال : ياإلهى نظرت فى أمر عبدك فوجدته عبداً أنعمت عليه فشكرك .. وعافيته فحمدك لكنك لم تختبره فى شدة ولا فى بلاء .. وإذا حدث ذلك ليكفرون بك .

فقال تعالى:

"أنطلق إليه فقد سلطتك على ماله وولده".

وفقد أيوب ثروته من الغنم والبقر فقد أحرقتهم الصاعقة وأولاده سقط البيت عليهم فهلكوا جميعاً ولما سمع أيوب بهذه المصائب خر ساجداً لله قائلاً: "عرياناً خرجت من بطن أمى وعريان ثم أعود الرب أعطي والرب أخذ" وعاد أبليس يكلم الله قائلاً : لقد هان أمر المال والولد على أيوب لكن إن أبتليته فى جسده لينسينك فقال الله تعالى :" أنطلق فقد سلطتك على جسده" وكان تسليطه عليه إبتلاء من الله ليعظم له الثواب وليجعله مثالاً للصبر ... فأصاب المرض جلد أيوب وأبتعد عنه الناس وظل أيوب يدعو الله حتى يشفيه فقال : لقد عشت سبعين سنة صحيحاً .. فهل قليل أن أصبر له سبعين سنه !!!

منوعات إنترناشيونال

الذاكرة أقوى مع الموسيقى

أكدت دراسة أجريت فى جامعة هونج كونج أن تعلم الموسيقى يحسن ذاكرة الأطفال ويمكن أن يكون نافعاً لهم للتقدم فى دراستهم .. وقالت الدراسة أن عزف قطعة موسيقية على آلة البيانو ينمى الجزء الأيسر من الدماغ حيث تتكشف الذاكرة الشفوية والقدرات الموسيقية.

دودة فى المخ

عثر جراحون بجنوب الصين على دودة حيه يبلغ طولها ٩ سم داخل مخ رجل كان يخضع لجراحة بسبب خلل فى المخ ..

ويعتقد الخبراء أن الدودة وصلت إلى مخ الرجل "٤٢ عاماً" بسبب تناوله الدائم للثعابين والضفادع.

هواية من نوع خاص

هناك هواية من نوع خاص يقوم بها جيمس هاريسون "٦٦ عاماً" وهى هواية التبرع بالدم حيث إنه دأب على التبرع بدمه من ٥٠ عاماً ليفوز بميدالية موسوعة جينس للأرقام القياسية وتبرع حوالى ٨٠٤ مرة على مدى نصف قرن تقريباً بلغت حصيلتها ٤٨٠ لتراً.

لا للكمبيوتر عندما لا تحترم التقاليد

عندما عاد أب كورى "٤٩ عاماً إلى منزله ولم تقم أبنته لتحييه بسبب إنشغالها باللعب على الأنترنت فاستشاط غضباً فألقى بالكمبيوتر من الشرفة بالطابق الثانى عشر وسقط فوق طفلة صغيرة عمرها ٤ سنوات وأصيبت بإصابات بالغة ...

رقم قياسى فى الغطس

توقفت تانيا سترينر عن التنفس لثلاث دقائق و٣٨ ثانية وغاصت لمسافة ١٢٢ متراً تحت مياه البحر الكاريبى وبذلك تكون قد حطمت أحد أصعب الأرقام القياسية فى مجال الرياضة ومن أجل ذلك قامت بعدة تمارين لتوسيع القفص الصدرى لتمكين رئتيها من أستيعاب مزيد من الهواء وإخراج زفير كبير مباشرة قبل النزول إلى الأعماق لتقليل ثانى أكسيد الكربون فى جسمها.

من دائرة المعارف

- Prevention is better than cure

ويقابلها فى اللغة العربية الوقاية خير من العلاج

دنيا المرأة

لك يا سيدتى

نصيحة ذهبية لكثافة شعرك :-

- المرأة التى ترغب فى نمو شعرها عليها بإستخدام اللسيسونات المختلفة والتى تحتوى على مادة "المينوكسيديل" ولكن طريقة الإستخدام أهم من نوع اللسيون نفسه وذلك بعمل مساج لفروة الرأس لمدة دقيقة ونصف الدقيقة يومياً بهذا اللسيون مما يؤدى إلى تفتيح الشعيرات الدموية لفروة الرأس وبالتالى يتدفق الدم لبصيلات الشعر فتصل التغذية إليها ويجب أن يستمر إستخدام هذه اللسيونات لمدة طويلة لا تقل عن شهرين ولا تنزعجى عندما يتساقط شعرك مع بداية إستخدام اللسيون لانه عقار وليس صمغاً فالتساقط يكون طبيعياً لمدة أسبوعين من بداية الإستخدام وبعد ذلك يقل التساقط بصورة ملحوظة ويجب عدم التوقف عن إستخدام اللسيون حتى بعد ظهور الشعر الجديد ولكن يكون الإستخدام بصورة مقلله .

كيف تحمى شعرك

١- إستخدمى منتجات تحتوى على ما يحمى شعرك من الأشعة فوق البنفسجية عندما تتعرضين للشمس .

٢- إستخدمى بعض الكريمات التى تحمى شعرك من الحرارة عندما تضطرين لذلك.

٣- لتجنب اضرار كلور حمام السباحة على شعرك إستخدمى بلسم قوى بعد الإستحمام أو إستخدمى غطاء للرأس لحماية شعرك من تسرب الكلور إليه .

٤- تجنبى إستخدام الصبغات وكريمات فرد الشعر لأنها تصيب جذور شعرك بالجفاف فينمو شعرك متقصفاً بعد ذلك .

المشى علاجك لإلتهاب المفاصل

١- مارسى رياضة المشى السريع بإنتظام على أرض ملساء مسطحه لمدة نصف ساعة من ثلاثة إلى خمسة أيام فى الأسبوع وأرتدى حذاء رياضياً يساعدك على المشى السريع .

٢- أختارى الوقت المناسب لك للمشى سواء كان فى الصباح أو المساء حتى تأتى الفائدة البدنية لجسمك .

٣- أجعلى خطواتك منتظمة وقياسية ومع الإنتظام ستعتادين عليها .

٤- لا تنسى استشارة طبيبتك فهى قادرة على أن توفر لك أفضل البرامج الرياضية التى تناسبك .

جمالك بالعسل

- العسل يعالج الجروح والحروق البسيطة ويقوى جهاز المناعة ويداوى الإلتهابات والبقع فى البشرة .

- لنعومة البشرة إستخدمى نصف كوب من العسل فى حوض الحمام .

- لحماية البشرة من النمش إستخدمى العسل مع بذور البرتقال .

- تناول العسل يقاوم الميكروبات ويمنع البكتريا من النمو ويمنع الخدوش من الإلتهابات ويساعد على تقوية جهاز المناعة فى الجسم ويحتوى على الكثير من المضادات للأكسدة ويعمل على التخلص من الجزيئات الشارده والمواد الضارة التى تسبب أمراضاً خطيره .

- قناع العسل : أمزجى ملعقتين صغيرتين من العسل مع معلقتى حليب ضعى الخلطة على وجهك وعنقك واتركيها لمدة عشر دقائق حتى تمتصها البشرة، ثم أغسلى وجهك وعنقك بالماء الدافئ .

تحقيق الرشاقة فى عشر دقائق

هناك سبل عديدة لحرق السعرات الحرارية وهذه بعض الطرق لحرق ١٠٠ سعر حرارى أو أكثر فى عشر دقائق فقط عن طريق :

(١) السباحة الحره : تدفع السباحة جسمك للحركة بكل عضلاته حيث تستخدم مجموعات عضليه رئيسيه وتعزز قوتك العضلية وتقوى القلب والرئتين والماء يدعم وزن الجسم ويخفف من مخاطر التشنج وتعريض المفاصل والعضلات للأضرار .

(٢) التجديف : ينشط الذراعين والصدر والمعده والساقين وهو أشبه بحركات الأيروبايتك التى تحسن القوة والقدرة على التحمل .

(٣)الجرى : أذا اعتدت على المشى السريع فلماذا لا تحولى ذلك للإيجاب لحرق ٣٦٪ من السعرات بسبب الحركة إلى أعلى وأسفل ومقاومة الجاذبية الأرضية عند الجرى .

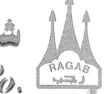
(٤) القفز بالحبل : يحقق لك الرشاقة وسرعة الحركة وهى عملية تجعلك تتخلصين من الكثير من السعرات ولكن لا تنسى النقاط التالية :

* سخنى جسمك لمدة عشر دقائق قبل البدء.
* حاولى المشى فى المكان.
* حافظى على إستقامة ظهرك.
* أدفعى بجسمك على رؤوس أصابعك أثناء القفز وأهبطى بهدوء على كعبى القدمين مع ثنى الركبتين قليلاً .





شركة العامرية للمخازن الجمركية



Amria Bonded Warehouses Co.

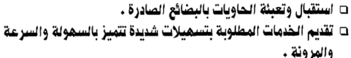
Mariot - Alexandria - Egypt — **كينج مريوط - الاسكندرية**

شركتنا :-

- من إوائل الشركات التى يساهم القطاع الخاص فى إنشائها بمنطقة الإسكندرية والوجه البحرى بنظام الموانى الجافة .
- تم الترخيص لها لتكون مستودع إيداع جمركي عام لتعمل على تخفيف العبء عن ميناء الاسكندرية خاصة مواني الجمهورية العامة .
- تمتلك الشركة أحدث معدات التداول المتطورة سواء الثقيلة أو الخفيفة ومواكبة التطور التكنولوجي لتطوير الاداء المستمر والكفاءة العالية .
- تزويد الشركة بأحدث معدات السلامة والصحة المهنية والدفاع المدنى لضمان سلامة مصالح عملائها .
- إدارة واعية ومدربة ذات خبرة كبيرة فى هذاالمجال ..

نشاط الشركة :-

- تخزين جميع أنواع الحاويات الفارغة والمملوة بجميع أنواع البضائع الواردة والترانزيت للعملاء.
- توفير ساحات مكشوفة ومخازن مغلقة بأسعار تنافسية وبمساحات كبيرة .
- مجهزة بساحات خاصة لتخزين الحاويات الثلاجة والمبردة.
- تخزين السيارات بجميع أنواعها والأوناش والمعدات والسحب لأى عدد حتى ولو سيارة واحدة من الرسالة.
- إمكانية السحب الجزئى للرسائل حسب الحاجة بدون حد أقصى .
- تفريغ مشمول الحاويات لحظة وصولها بالمخازن أو الساحات وإعادة الفارغ فور التفريغ مما يوفر للعميل غرامات التأخير .



- استقبال وتعبئة الحاويات بالبضائع الصادرة .
- تقديم الخدمات المطلوبة بتسهيلات شديدة تتميز بالسهولة والسرعة والمرونة .
- بها مجمع جمركى متكامل لنهو الاجراءات الجمركية فى أسرع وقت وبطريقة مميكنة متصلة بالحاسب الآلى لمصلحة الجمارك.



موقعنا :-

- الموقع على تلاقى الطرق (القاهرة - الاسكندرية - برج العرب) القرب من المناطق الصناعية وخاصة برج العرب ومدينة السادات

Head Office: Borg Elarab Road From Alex /Cairo
Desert Road - King Mariot
Tel : (03)4485670 - 4485671 - 4485672
Fax : (03)4485675
E-mail:ragabnet@intouch.com

الادارة : أول طريق مدينة برج العرب المتفرع من طريق اسكندرية القاهرة الصحراوى كينج مريوط - كنج مريوط - الاسكندرية
ت: ٤٤٨٥٦٧٠ - ٤٤٨٥٦٧١ - ٤٤٨٥٦٧٢(٠٣)
فاكس : ٤٤٨٥٦٧٥(٠٣)
محمول : ٠١٢٣٩٤٢٢١٦





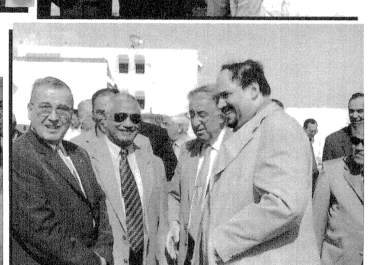
رئيس وأعضاء مجلس إدارة إتحاد الموانى البحرية العربية يزور هيئة قناة السويس

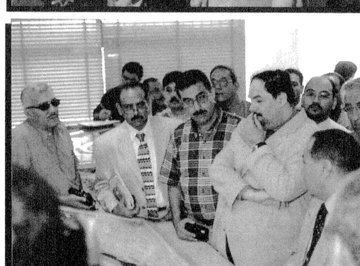
قامت الوفود العربية المشاركة فى الإجتماع الدورى لمجلس إدارة إتحاد الموانى البحرية العربية السابع والعشرين بزيارة هيئة قناة السويس بالإسماعيلية وكان فى إستقبالهم الفريق أحمد فاضل رئيس الهيئة وقاموا بجولة فى القناة وزيارة قسم المحاكيات وقد أبدى الجميع إعجابهم الشديد بالإنجازات التى تحققت للنهوض بهذا الشريان العالمى العظيم.











تهانى إنترناشيونال

لواء بحرى/ عاصم السيد أحمد
وأسرة تحرير مجلة "إنترناشيونال"
يهنئون
إبن الإسكندرية وأحد رموزها
الأستاذ الدكتور
محمد أحمد عبد اللاه
بثقــة
الرئيس
محمد حسنى مبارك
بتعيينية رئيساً
لجامعة الإسكندرية
داعين الله أن يوفقه فى
إعادة
مجد الجامعة العريقة .

السيدة / وداد شلبى
تتقدم بكل الإعتزاز بخالص التهنئة إلى رمز من
رموز الوطنية المصرية والعطاء المتعدد ..
والمتجدد وفخر رجال العمل الوطنى
الأستاذ الدكتور / محمد أحمد عبد اللاه
بتعينه رئيساً لجامعة الإسكندرية
داعية الله أن يوفقه فى رسالته من أجل مصرنا
العزيزة ولتأكيد الدور العظيم
لهذه الجامعة العريقة بإعتباره
أبناً غالياً من أبنائها .. وأستاذاً له
مدرسته العلمية
فهو صفحة مجيدة تفاخر بها
الأجيال فى كافة ميادين الوطنية
المصرية.

لواء بحرى/ عاصم السيد أحمد
وأسرة تحرير مجلة "إنترناشيونال"
يهنئون العالم الكبير
الدكتور/ كمال محمد قنديل
رئيس نادى أعضاء هيئة التدريس
بجامعة الإسكندرية
بتعينه عميداً لكلية العلوم
داعين الله أن يوفقه فى خدمة العلم
والوطن وهى رسالة حملها بكل الشرف
والأمانة ويواصل عطاءه العلمى والوطنى

السيدة / وداد شلبى
تتقدم بكل معانى الفخر والإعتزاز
بخالص التهنئة إلى
الأستاذ الدكتور
كمال محمد قنديل
رئيس نادى أعضاء هيئة التدريس
بجامعة الإسكندرية
بتعيينه عميداً لكلية العلوم بالجامعة
داعين الله أن يوفقه
دائماً فى خدمة وطننا العزيز

ألف مبروك



فى حفل بهيج تمت خطوبة الآنسة / هدى محمد رجب إلى المهندس/ خالد محمد فرج والآنسة رشا تهنئ شقيقها وعروسه وألف مبروك



أجمل التهانى للعروسين مروة وخطيبها حسام الدين رفعت من بابا المهندس/ صلاح بخاطره بوزارة النقل البحرى

عيد ميلاد سعيد



مريم أحمد محمد الشباسى



ساندى إبراهيم غريب

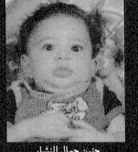




ريم عصام الدين



سلمى ممدوح على



حنين جمال النشار

مبروك النجاح

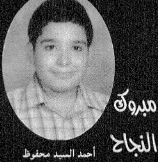


أحمد محمد مكاوى

سندس عبد العزيز



الدكتورة ساندرا أحمد شلبى



أحمد السيد محفوظ



محمود عصام محمود



نيفين حمدى الفيل



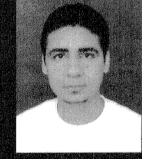
كريم محمد مكاوى



محمد عبده سالم



سماء عبد العزيز مصطفى



محمد موسى إبراهيم موسى



سهيلة مرسى إبراهيم مرسى